

Naam overleg HOV Schiphol Oost
Locatie Haarlem, Houtplein 1.01 oost
Datum 24 januari 2014
Tijdstip begin: 13.30 eind: 15.00

Uw contactpersoon

BEL/VV

Doorkiesnummer

Agenda

1|1

1. Opening en mededelingen
2. Verslag van 18 december 2013
Bijlage: Verslag Stuurgroep HOV Schiphol Oost 18 december 2013
3. Projectindeling, risicoverdeling en subsidietraject
Bijlage: Notitie Projectindeling, risicoverdeling en subsidietraject
4. Alternatieven Schiphoudijk
Bijlage: Notitie Afweging alternatieven Schiphoudijk
5. Kostenontwikkeling fase 2
Bijlage: Notitie Kostenontwikkeling fase 2: Functievrij maken van trajectdeel 1
6. Voortgang en Planning 24 januari 2014
Bijlage: SG- Notitie Voortgang en Planning 24 januari 2014
7. Volgende vergadering, d.d. 3 maart, 16:00 uur in Haarlem
8. Rondvraag en sluiting

Notitie Afweging alternatieven Schipholdijk (24 januari 2014)

Inleiding

In de stuurgroep van 18 december 2013 is besloten om, in samenspraak met de stakeholders, de opties voor verschuiving van de busbaan richting de Schipholdijk verder uit te werken. De reden daarvoor is dat het originele ontwerp, met de busbaan op Schipholterrein, leidt tot hoge investeringskosten vanwege de aanpassingen aan de kabels en leidingen (K&L) de versmalling van de Amsterdam Bataviaweg maar ook tot een lagere snelheid op de busbaan dan gewenst, en tot afstemmingsrisico's tussen de verschillende betrokken partijen. Daarnaast is het originele ontwerp suboptimaal met het oog op toekomstige verlenging van de vrije busbaan in zuidelijke richting naar Schiphol-Rijk.

De uitwerking van de opties voor de Schipholdijk heeft plaatsgevonden in twee stappen. Allereerst zijn met stakeholders, waaronder Schiphol, het Hoogheemraadschap van Rijnland en KLM, de opties zoals benoemd in de stuurgroepnotitie van december 2013 nader verkend op (technische) haalbaarheid en inpassing. De meest kansrijke optie op dat moment is uitgewerkt tot een technisch ontwerp (SO-niveau) inclusief raming, zie bijlage 1 t/m 3.

In deze notitie is deze uitgewerkte optie afgezet tegen het oorspronkelijke ontwerp met de busbaan op Schipholterrein. In deze afweging is ook een derde variant betrokken, die voorziet in extra kwaliteit voor de inrichting van wegen op de Schipholdijk. Voorafgaand aan de afweging zijn de varianten kort beschreven.

Beschrijving varianten

Variant 1

Variant 1 is het busbaanontwerp op Schipholterrein, d.d. 22 augustus 2013. Dit ontwerp is uitgewerkt tot DO- niveau (De laatste scopewijzigingen zijn daarin niet verwerkt).

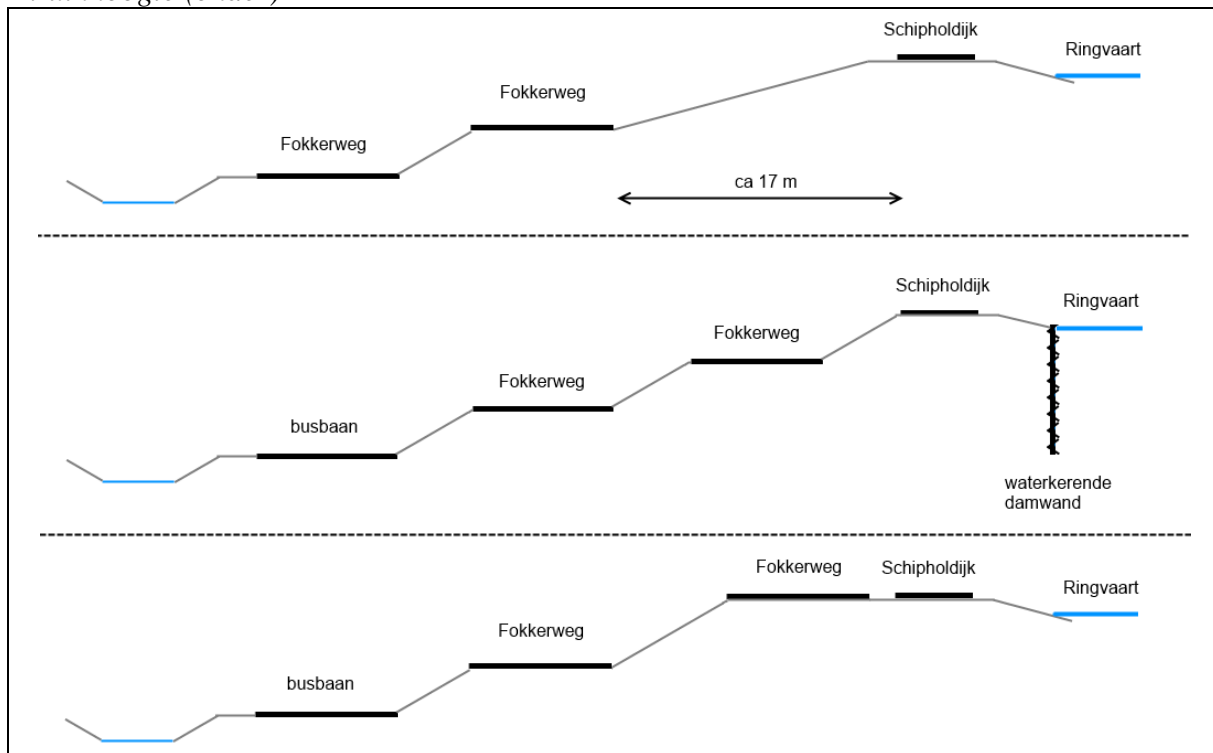
Variant 2

Variant 2 (zie bijlagen 1 en 2) is het busbaanontwerp in de Schipholdijk met de volgende kenmerken:

- Voor circa 2/3 deel van het traject wordt een nieuwe oostbaan voor de Fokkerweg op kruinhoogte van de Schipholdijk gerealiseerd, zonder toepassing van een damwand (zie afbeelding 1, onder).
- Voor circa 1/3 deel van het traject wordt een damwand gerealiseerd vanwege beperkte ruimte, om behoud van de bestaande dijkfuncties te garanderen (zie afbeelding 1, midden).

Waar mogelijk wordt hergebruik van de bestaande verharding van de Fokkerweg toegepast. Vanwege de benodigde ruimte voor bushaltes is dit slechts deels mogelijk. De minimale afstand tussen de nieuwe oostbaan van de Fokkerweg en het fietspad op de dijk bedraagt circa 3,0 m; over het algemeen is de afstand groter.

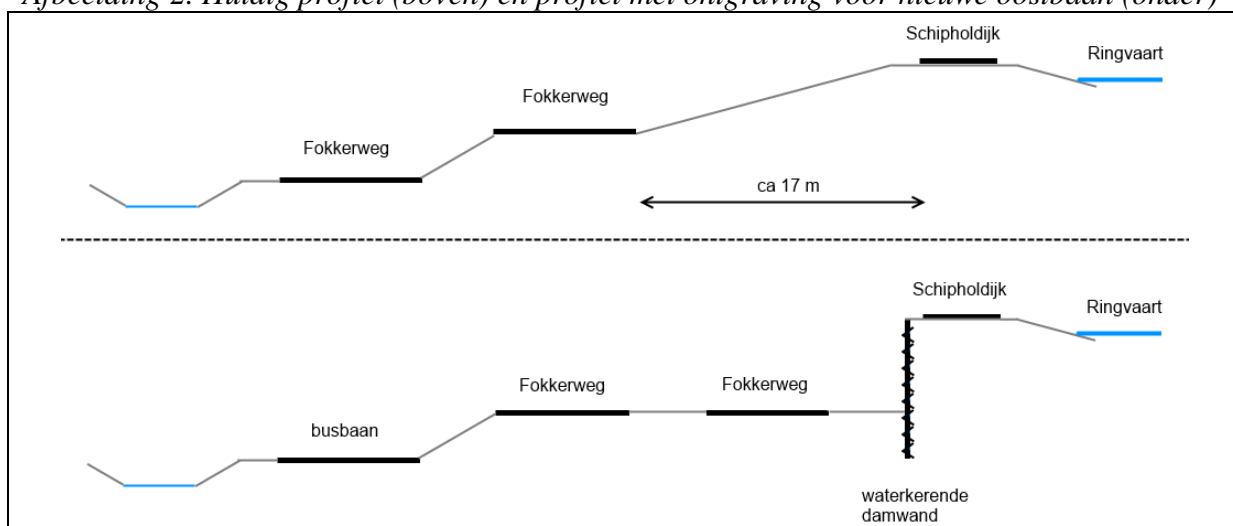
Afbeelding 1. Huidig dijksprofiel (boven), dijksprofiel met damwand (midden) en oostbaan op kruinhoogte (onder)



Variant 3

Variant 3 is het busbaanontwerp in de Schipholdijk waarin over het gehele traject een damwand wordt toegepast¹. Doordat de waterkerende functie door de damwand wordt overgenomen, is het waarschijnlijk mogelijk om beide banen van de Fokkerweg op gelijke hoogte in het binnentalud van de dijk aan te leggen (zie afbeelding 2).

Afbeelding 2. Huidig profiel (boven) en profiel met ontgraving voor nieuwe oostbaan (onder)



¹ Nader onderzoek moet uitwijzen of de damwand aan de waterzijde of aan de binnenzijde moet worden aangebracht. Eerstgenoemde leidt waarschijnlijk tot een duurder profiel, laatstgenoemde geeft risico's op confrontaties met onverwachte bodemobjecten (o.a. puin) maar kan wel meteen de functie van grondkering meekrijgen.

Afweging varianten

In onderstaande tabel staan de voor- en nadelen samengevat. Na de tabel volgt een toelichting inclusief uiteenzetting van kosten, kansen en risico's.

Tabel 1. Voor- en nadelen van de 3 varianten

criterium	variant 1: Schipholterrein	variant 2: gedeeltelijk damwand	variant 3: gehele lengte damwand
toekomstvastheid HOV	-	+	+
aanpassingen K&L	-	+	+
aanpassingen AB-weg	-	+	+
kwaliteit HOV (snelheid)	-	+	+
verkeersveiligheid	-	-	0
complexiteit uitvoering	-	-	-
planning	+	-	0
kwaliteit Fokkerweg	+	-	-
procedures	+	-	-
kosten (+ risicoreservering ²)			
Waarvan te maken kosten VAT			
kosten toekomstvastheid HOV			
beheerkosten	+	-	0
Risicoprofiel	-	+	+

Voor- en nadelen

Variante 2 kent de volgende voordelen ten opzichte van variante 1:

- Toekomstvastheid: Het busbaanontwerp is toekomstvaster met het oog op toekomstige doortrekking van de vrije busbaan naar Schiphol-Rijk.
- Kosten / complexiteit uitvoering: Er zijn minder aanpassingen aan K&L nodig.
- Ruimtelijk inpasbaarheid; Er is meer ruimte om uitvoeringsalternatieven af te wegen waardoor ontwerp kan worden geoptimaliseerd (lagere kosten)
- Kosten: De Amsterdam Bataviaweg (AB- weg) kan gehandhaafd blijven.
- Complexiteit uitvoering: Er zijn minder raakvlakken tussen betrokken partijen.
- Kwaliteit HOV: Snelheid op de busbaan kan naar 80 km/h.
- Verkeersveiligheid: Op de Schipholdijk is meer ruimte voor een normale berminrichting dan op Schipholterrein.

Variante 2 kent de volgende nadelen ten opzichte van variante 1:

- Planning: Start uitvoering verschuift naar achter vanwege nog uit te voeren uitwerking/engineering/bodemonderzoeken/wijziging bestemmingsplan/grondaankoop (grote schatting: 3 maanden). Dit geeft risico's ten aanzien van de gewenste opleverdatum eind 2015.
- Kwaliteit HOV: De inpassing van de bushaltes is erg krap, hetgeen als onaangenaam ervaren kan worden door wachtende buspassagiers (vergt beheersmaatregel).
- Kwaliteit Fokkerweg: Bij realisatie van een extra rijbaan in de Schipholdijk is er geen restruimte meer beschikbaar om in de toekomst de

² Risicoreservering opgenomen vanwege het lagere uitwerkingsniveau van variante 2 en 3.

verkeersveiligheid/onderhoudbaarheid van de Fokkerweg te verbeteren door verruiming van de boogstralen naar 80 km/h en het minimaliseren van het hoogteverschil tussen de rijbanen.

- Beheer: Bij sneeuwschuiven is er geen ruimte in het dwarsprofiel om sneeuw te bergen.
- Planning: Lange zettingstijd geeft aandachtspunten ten aanzien van de realisatieplanning.
- Kwaliteit Fokkerweg: Het fietscomfort van de recreatieve fietsroute Schipholdijk neemt af.
- Beheer: De variant kent een hogere onderhoudsinspanning vanwege ondermeer de schuine taluds tussen de rijbanen.
- Toekomstvastheid: Bij toekomstige ombouw (einde levensduur; 12 jaar) van de huidige westbaan Fokkerweg naar betonnen busbaan ontstaat vertraging voor het busverkeer.
- Verkeersveiligheid: Vanwege de hoogteverschillen tussen de rijbanen zijn de bermen botsonvriendelijk.

Variante 3 leidt tot een hogere kwaliteit van de weg en een lager risicoprofiel. Door over de volledige lengte een damwand aan te brengen, kan het dijklichaam ontgraven worden en de nieuwe rijbaan van de Fokkerweg op dezelfde hoogte worden gerealiseerd als de bestaande oostbaan, waardoor ten opzichte van variant 2:

- de verkeersveiligheid verbetert;
- risico's ten aanzien van lichthinder worden vermeden (verkeersveiligheid, ecologie);
- de beheerkosten (beduidend) lager zullen zijn;
- er ruimte ontstaat om sneeuw van de rijbaan te schuiven;
- kortere zettingstijden optreden (minder risico ten aanzien van gewenste opleverdatum).

Investerings Kosten

De (bouw)kosten voor uitwerking en realisatie voor wegontwerp bedragen circa [redacted] waarvan [redacted] ten gevolge van uitbreiding van de scope naar het zuiden en waarvan [redacted] € om het SO ontwerp naar een DO te brengen (kosten voor de uitwerking en diverse onderzoeken). De kosten voor verleggen K&L bedragen naar schatting [redacted]. Dit geeft een totaal van [redacted] (inclusief risicoreservering van [redacted]). De extra kosten voor een damwand over de volledige lengte (variant 3) bedragen [redacted].

Ter vergelijking het overzicht van de kosten van de busbaan over Schipholterrein:

- Bouwkosten busbaan (fase 3): [redacted]
- Bouwkosten aanpassingen AB-weg: [redacted]
- K&L-verlegging: [redacted]
- Totaal: [redacted]

Netto is het alternatief over de Schipholdijk daarmee circa [redacted] (23%) duurder, uitgaande van dezelfde scopegrenzen. Hierbij moet het volgende opgemerkt worden:

- Het huidige ontwerp langs de Bataviaweg is op VO-DO-niveau geraamd, hetgeen een hogere nauwkeurigheid veronderstelt. In de SO-ramingen van de varianten 2 en 3 Fokkerweg is een risicopost van [redacted] opgenomen.

- Een deel van de toekomstige reconstructie van de Fokkerweg wordt naar voren getrokken. Dit maakt toekomstig (groot) onderhoud voordeliger maar is op korte termijn kapitaalvernietiging.
- De busbaan wordt niet in beton uitgevoerd, hetgeen leidt tot vervroegd onderhoud (het omgekeerde geldt voor de nieuwe oostbaan van de Fokkerweg).

Tabel 2. *Kostenoverzicht varianten*

	Variant 1	Variant 2	Variant 3
kosten tot huidige projectgrens	■	■	■
kosten tot nieuwe projectgrens	■	■	■
waarvan frictiekosten	■	■	■

Beschouwing uitvoeringskansen en risico's

Voor variant 2 zijn enkele kansen en risico's geïdentificeerd ten aanzien van kwaliteit en/of kosten.

Kansen:

- Bij nadere berekening aan de damwand kan wellicht volstaan worden met een lichter (goedkoper) profiel.
- Bij nadere uitwerking kan de lengte waarover damwand nodig is wellicht worden ingekort, door het gehele verhardingspakket richting het westen te schuiven (ten koste van oppervlak herbruikbare verharding). Dit leidt netto tot lagere bouwkosten.
- Het aanbrengen van een damwand aan de binnenzijde (risico: puin) kan bij nadere uitwerking en nader onderzoek wellicht leiden tot een kortere damwand vanwege lagere functie-eisen.
- Door de locaties waar de toekomstige westbaan slechts deels overlapt met de huidige oostbaan volledig te reconstrueren, kan toekomstige reconstructie vermeden worden.

Risico's:

- Vanwege stabiliteitseisen dijklichaam moet voorbelasting mogelijk over langere periode uitgesmeerd worden.
- Inpasbaarheid K&L rond doorlaatpost 2 is wellicht niet mogelijk tussen busbaan en AB-weg zonder aanpassingen aan AB-weg en/of voorziene watercompensatie.
- Vanwege de hoge ligging van de oostbaan met bijbehorende verlichting, ontstaat meer licht(hinder) naar de omgeving. Dit geeft een risico ten aanzien van ecologie (vleermuizen).
- De uitwerking bij Fokker Logistics Park kent risico's ten aanzien van inpasbaarheid en K&L.

Resumé

Om tegemoet te komen aan de hoge investeringskosten en de verminderde toekomstvastheid van het busbaanontwerp over Schipholterrein, is een verkenning uitgevoerd naar een busbaan over de Fokkerweg in combinatie met het realiseren van een nieuwe oostbaan voor de Fokkerweg in het dijklichaam van de Schipholdijk.

Na verkenning van de mogelijkheden is gekozen om de voordeligste optie verder uit te werken. Dit betreft een combinatie van optie 1 (damwand aan waterzijde) met optie 3 (nieuwe rijbaan op kruinhoogte). Deze variant 2 biedt een aantal belangrijke voordelen ten opzichte van het ontwerp over Schipholterrein (variant 1). Zo zijn in variant 2 geen aanpassingen aan

de Amsterdam-Bataviaweg benodigd en hoeven de kabels en leidingen die daar gesitueerd zijn niet verplaatst te worden. Ook is de variant toekomstvaster met het oog op toekomstige verlenging van de vrije busbaan naar Schiphol-Rijk.

Variante 2 kent ook enkele nadelen en aandachtspunten. Zo komt de gewenste opleverdatum eind 2015 in gevaar vanwege de noodzaak voor aanvullende engineeringwerkzaamheden, en door lange zettingstijden en procedures. Ook heeft het gebruik van damwanden in de dijk niet de voorkeur van het hoogheemraadschap (behoud dijkfuncties), wordt met de weg op dijk het fietscomfort verminderd en is deze oplossing vanuit beheersoogpunt suboptimaal.

Aangezien de damwand, op 1/3 van de locatie voorzien, aan de waterzijde wordt gesitueerd, dient deze zowel waterkerend als grondkerend te zijn. Hierdoor is een relatief zwaar damwandprofiel benodigd. In combinatie met de benodigde grondwerkzaamheden leidt variante 2 tot hogere realisatiekosten dan variante 1. De totale kosten voor de variante komen op circa [REDACTED] inclusief risicoreservering van [REDACTED]. Hier staat tegenover dat de kosten als gevolg van de scope-uitbreiding [REDACTED] bedragen, terwijl uitbreiding van de scope in variante 1 naar schatting minimaal [REDACTED] kost.

Variante 3 (over volledig tracé toepassing van damwanden) vermindert een aantal belangrijke uitvoeringsrisico's (zetting) en beheersbezwaren ten opzichte van variante 2.

Voorstel

Voorgesteld wordt om de voorkeur uit te spreken voor (een van de varianten van) de busbaan op de Schipholdijk, en deze verder uit te werken naar VO-niveau. Een aantal belangrijke risico's worden bij deze varianten vermeden, in combinatie met verhoogde toekomstvastheid en hogere HOV-kwaliteit. Bij de nadere uitwerking van de variante wordt onderzocht welke kansen / ontwerpvrijheid voor de aannemer mogelijk zijn binnen het ontwerp.

Bijlage 1 - Beschrijving opties in dijklichaam en uitwerking optie 1 met 3

De busbaan wordt geprojecteerd op de westelijke rijbaan van de huidige Fokkerweg. De nieuwe westelijke rijbaan komt t.p.v. de huidige oostelijke rijbaan en er wordt een nieuwe oostelijke rijbaan aangelegd op de Schipholdijk.

Bij werkzaamheden aan het dijklichaam moet de waterkerende functie geborgd blijven. De waterkerende functie van de Schipholdijk wordt vervuld door de grondmassa. Bij het wegnemen van grondmassa voor de nieuwe oostbaan van de Fokkerweg kan de waterkerende functie in het geding komen. Dit leidt dan tot de noodzaak voor voorzieningen die (een deel van) de functies overnemen, zoals een damwand. Vanzelfsprekend wordt dit vanuit kosten oogpunt bij voorkeur voorkomen.

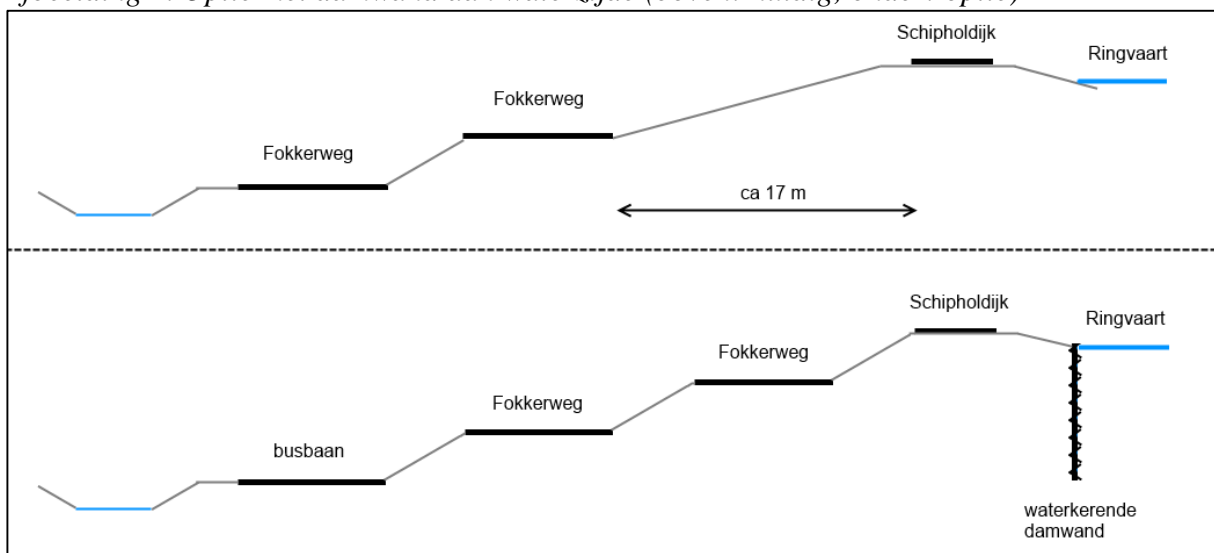
Er zijn 4 opties geïdentificeerd, 2 met damwand en 2 zonder damwand:

- opties met damwand:
 1. damwand aan waterzijde kruin
 2. damwand aan landzijde kruin
- opties zonder damwand:
 3. nieuwe rijbaan op kruinhoogte
 4. nieuwe rijbaan zover mogelijk bij kruin vandaan

Optie 1: damwand aan waterzijde kruin

Optie 1 is schematisch weergegeven in afbeelding 1. Er wordt een onverankerde damwand aangebracht langs de Ringvaart (type AC18 met lengte van 15 m). De aan te brengen damwand krijgt een waterkerende functie. Bovendien heeft de damwand een grondkerende functie. Dit betekent dat het om een zwaar (duur) profiel gaat. Aandacht gaat uit naar gevolgen voor de waterlijn in het dijklichaam.

Afbeelding 1. Optie met damwand aan waterzijde (boven: huidig; onder: optie)



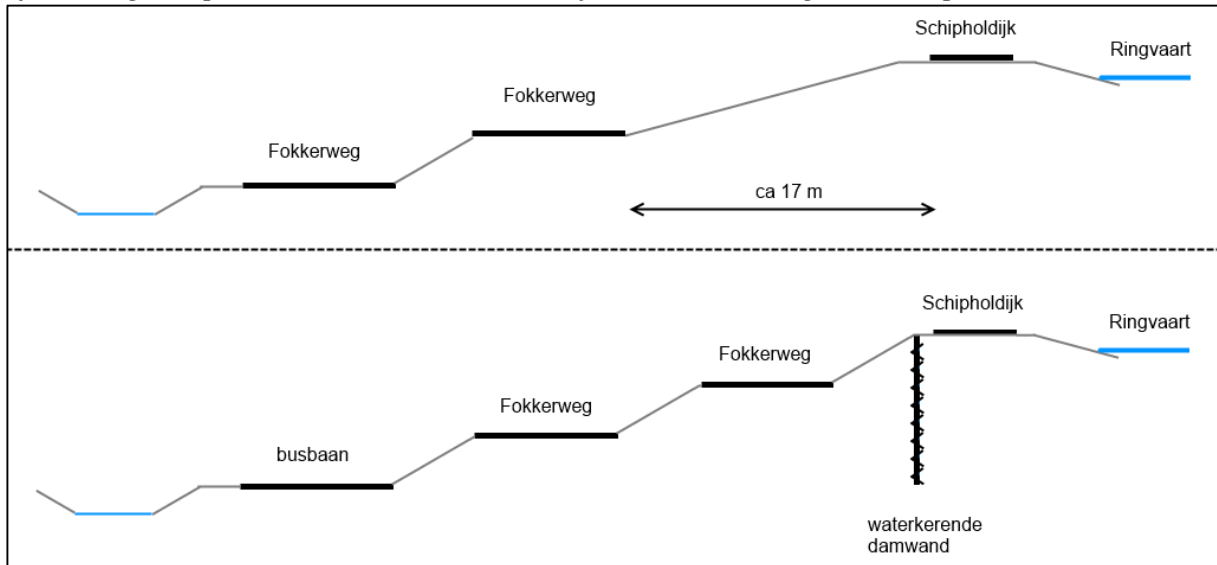
Omdat in ieder geval de bovenste lagen van de grond waar de damwand wordt aangebracht reeds geroerd is, is er bij het aanbrengen van de damwand slechts een kleine kans op confrontaties met onverwachte objecten.

Optie 2: damwand aan landzijde kruin

Optie 2 is schematisch weergegeven in afbeelding 2. Er wordt een onverankerde damwand aangebracht in de dijk. Voordeel is dat de damwand in mindere mate een grondkerende functie krijgt.

De overige functies en daarbij horende afmetingen van de damwand moeten worden gebaseerd op de faalmechanismen van de dijk. Aandacht gaat hierbij ook uit naar mogelijke opbolling van het grondwater aan de waterzijde van de damwand. Gezien de beperkte breedte van deze zone lijkt de impact hiervan gering.

Afbeelding 2. Optie met damwand aan landzijde (boven: huidig; onder: optie)



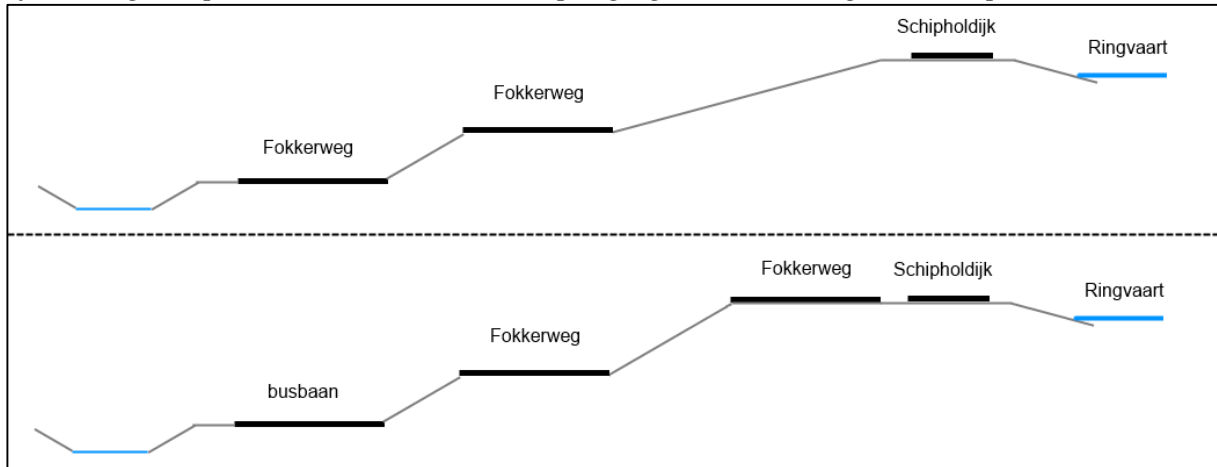
Omdat de grond waar de damwand wordt aangebracht niet of beperkt geroerd is, is er bij het aanbrengen van de damwand kans op confrontaties met onverwachte objecten, zoals puin en restanten van woningen.

Optie 3: nieuwe rijbaan op kruinhoogte

Optie 3 is schematisch weergegeven in afbeelding 3. Door de kruin van het dijklchaam te verbreden, zijn geen ontgravingen nodig en komt de bestaande functie van het dijklchaam niet in het geding. In de eindfase ontstaat zelfs een stabiel dijklchaam. Daardoor is een (dure) damwand niet nodig.

Aandacht gaat uit naar de tijdelijke situatie. Door het aanbrengen van grond op de veendijk ontstaan zettingen. Er mag in het dijklchaam geen drainage worden aangebracht, dus de zettingen kunnen niet worden bespoedigd. Ook de toepasbaarheid van lichte ophoogmaterialen is beperkt vanwege de functie van het dijklchaam. Het aanbrengen van de grond kan bovendien gepaard gaan met toenemende waterspanningen en daarmee tot instabiliteit van het dijklchaam. Mogelijk bieden lichte ophoogmaterialen uitkomst.

Afbeelding 3. Optie zonder damwand met ophoging (boven: huidig; onder: optie)

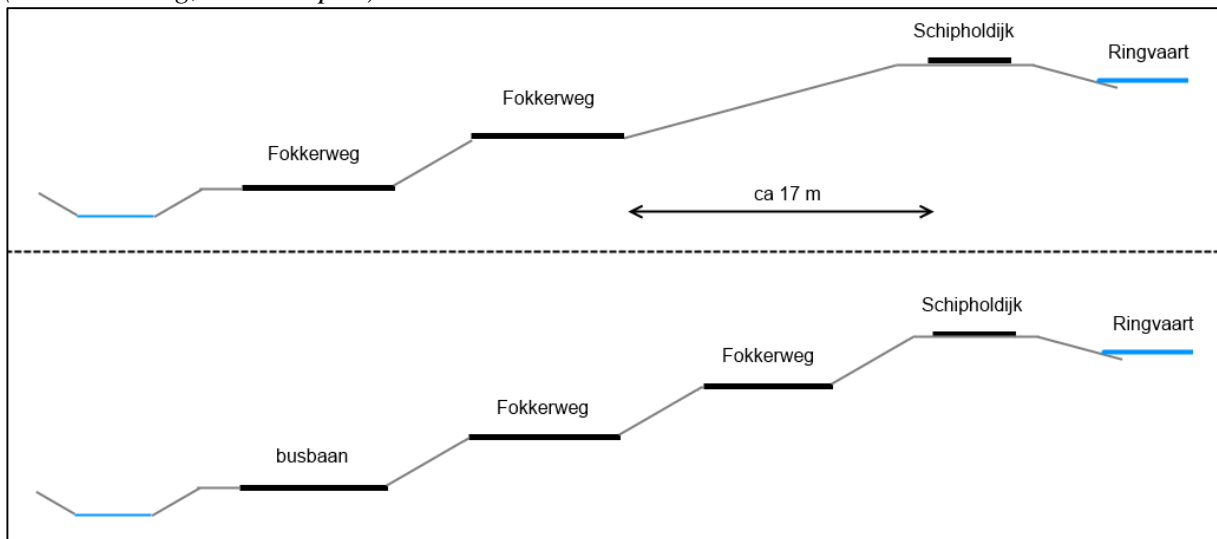


De nieuwe oostbaan van de Fokkerweg komt dichtbij het bestaande fietspad op de Schipholdijk te liggen. Dit gaat ten koste van de recreatieve waarde van de fietsroute.

Optie 4: nieuwe rijbaan zover mogelijk bij kruin vandaan

Optie 4 is schematisch weergegeven in afbeelding 4. Om tegemoet te komen aan de recreatieve waarde van de fietsroute, wordt de nieuwe oostbaan van de Fokkerweg zo ver mogelijk weggelegd van de kruin. Dit maakt een ontgraving in de Schipholdijk noodzakelijk voor de nieuwe oostbaan. Aandacht gaat uit naar de stabiliteit en waterdoorlatendheid van het dijklichaam.

Afbeelding 4. Optie zonder damwand met maximale afstand tussen Fokkerweg en fietspad (boven: huidig; onder: optie)



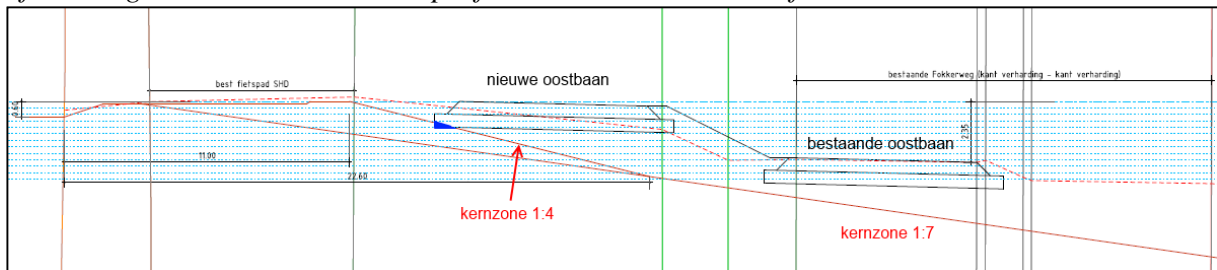
Nadere verkenning opties

Het aanbrengen van een damwand over het gehele traject (circa 1.500 m) is een kostbare post. Daarom is allereerst een verdere verkenning nodig naar de opties zonder damwand, bij voorkeur met de nieuwe oostbaan van de Fokkerweg op zo groot mogelijke afstand van de Schipholdijk (conform optie 4).

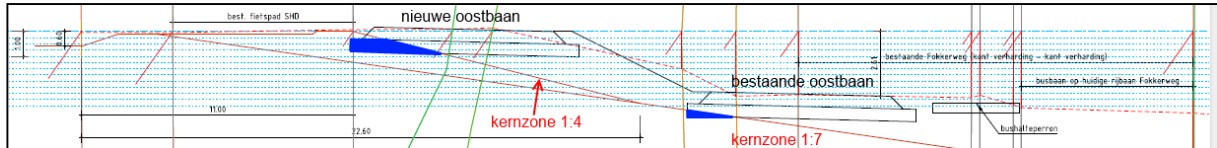
Of een optie zonder damwand mogelijk is, hangt af van de mate waarin bestaande functies van het dijklichaam worden aangetast. De eerste quickscan hiertoe is het vergelijken van de wegprofielen met het profiel van de kernzone van het dijklichaam. Wanneer het wegprofiel duidelijk binnen deze zone valt, vindt aantasting van bestaande dijkfuncties plaats en zijn compenserende voorzieningen nodig.

In afbeelding 5 en 6 zijn twee kenmerkende dwarsprofielen weergegeven; profiel 1 is het meest-voorkomende profiel en profiel 2 is het minimale profiel voor locaties met weinig ruimte. Voor beide profielen wordt geconstateerd dat optie 4 niet haalbaar is zonder forse ingreep op de kernzone. Door de nieuwe oostbaan hooggelegen te realiseren conform optie 3, vindt minder aantasting van de kernzone plaats. Profiel 1 (meest voorkomend) lijkt dan haalbaar. Profiel 2 (minimaal profiel) blijft fors ingrijpen op de kernzone, hetgeen door het hoogheemraadschap is aangegeven als niet-acceptabel. Dit betekent dat op de smallere gedeelten een damwand nodig is.

Afbeelding 5. Meest voorkomend profiel met in blauw het conflict met de kernzone



Afbeelding 6. Minimaal voorkomend profiel met in blauw het conflict met de kernzone



Samenvattend is het realiseren van een oostbaan in de Schipoldijk mogelijk volgens het volgende principe:

- standaard profiel (circa 67%): geen damwand, oostbaan Fokkerweg op kruinhoogte (optie 3);
- minimaal profiel (circa 33%): toepassing damwand, hoogteligging Fokkerweg nader te bepalen (optie 1 of 2).

Vanwege voornoemde risico's van een damwand conform optie 2 (damwand in dijklichaam), wordt als uitgangspunt een damwand conform optie 1 (damwand op waterlijn) aangehouden.

Uitwerking optie 1 met 3

In bijlage 1 is een situatietekening weergegeven waarin optie 1 en 3 zijn gecombineerd. De ontwerpnota met relevante ontwerpkeuzes is weergegeven in bijlage 2. De SO-raming is opgenomen in bijlage 3.

De nieuwe wegindeling op de Schipholdijk laat zich op hoofdlijnen als volgt beschrijven (van noord naar zuid):

- Tussen fly-over en voormalig hek 4:

- Zodra 'los' van de fly-over schuift de Fokkerweg zo snel mogelijk naar de Ringvaart. De nieuwe oostbaan klimt hierbij naar kruinhoogte, de westbaan slingert (gedeeltelijk) naar de huidige oostbaan. Er is ontgraving in het dijklichaam nodig, hetgeen leidt tot de noodzaak voor een damwand.
- De ruimte die vrijvalt op de huidige westbaan wordt gebruikt voor de busbaan met halte.
- Het berkenbos rond de bestaande rotonde wordt aangewend als watercompensatie voor het extra verharde oppervlak. Het ontwerp van de nieuwe doorlaatpost en verlegging K&L moet op dit punt afgestemd worden.
- Tussen voormalig hek 4 en knik:
 - Met de nieuwe oostbaan op kruinhoogte is er na de knik geen conflict met de kernzone. Een damwand is daardoor waarschijnlijk niet nodig (aan te tonen middels stabiliteitsberekening).
 - In de knik is beperkte ruimte in het dwarsprofiel. In deze scherpe bocht is de adviessnelheid 60 km/uur. Dit maakt inbreuk in de kernzone noodzakelijk, en daarmee toepassing van een damwand.
 - De westbaan buigt na de passage van de bushalte terug, zodat deze exact op de huidige oostbaan komt te liggen.
- Tussen knik en Zuideinde:
 - Na de knik komt er langzaam ruimte tussen de Fokkerweg en de Schipholdijk, waardoor de Fokkerweg buiten de kernzone terecht komt. Een damwand is vanaf doorsnede 46 niet meer nodig.
 - Bij nadering van Zuideinde wordt de ruimte tussen Fokkerweg en Schipholdijk weer krapper, zodanig dat in de bocht bij het NUON-transformatorgebouw een conflict met de kernzone ontstaat. Dit maakt een lokale damwand noodzakelijk.
- Tussen Zuideinde en aansluiting op bestaande situatie:
 - Na Zuideinde wijkt de Fokkerweg van de Schipholdijk en kan de Fokkerweg terugbuigen (zowel horizontaal als verticaal) naar bestaand tracé. Hier is geen damwand nodig.

Bijlage 2 - Situatietekening en dwarsprofielen

Notitie Kostenontwikkeling fase 2: Functievrij maken van trajectdeel 1

Inleiding

Met deze notitie wordt u geïnformeerd over de kostenontwikkeling van het project “Busbaan Schiphol- Oost noordelijk deel”.

Kostenontwikkeling

In de notitie “Projectindeling, risicoverdeling en subsidietraject” is inzicht gegeven in de projectfasering van het project “Busbaan Schiphol- Oost noordelijk deel”. Resumerend bestaat het project uit de volgende 3 fases:

- *Fase 1: Aanpassing Brugstraat*
- *Fase 2: Functievrij maken van trajectdeel 1*
- *Fase 3: Aanleg busbaan*

Gedurende de afgelopen periode zijn de eerder genomen scopewijzigingen (d.d. 18 december 2013) verwerkt in de diverse VO's en bijbehorende VO-ramingen voor fase 2 van het project. Tot 17 januari 2014 zijn actuele ramingen verzameld, onderstaande tabel toont deze per projectonderdeel. Daarbij wordt de vergelijking gemaakt tussen de ramingen van 14 november 2013 (VO) en de meest actuele ramingen passend bij de vastgestelde scopewijzigingen (eveneens VO).

De genomen scopewijzigingen hebben geleid dat de kostenposten voor fase 2 beperkt worden tot de volgende elementen:

- P57
- OCC
- Kabels en Leidingen
- Doorlaatpost

Uit de tabel op de volgende pagina blijken de bouwkosten gedaald te zijn met ruim € [REDACTED]

In de voorgaande VO-raming was nog sprake van kostenposten (uitgedrukt in investeringskosten) als:

- P65 + Doorlaatpost 4:
- Parallelweg:
- Gebouw 101:
[REDACTED] Amsterdam Bataviaweg



Doordat aan deze investeringen niet gedaan hoeven te worden komen deze kostenposten niet meer terug in de totaalraming voor fase 2.

Tevens is het gehanteerde risicopercentage over delen van de directe bouwkosten teruggebracht van 25% naar 10 % wat eveneens een besparing van € [REDACTED] oplevert.

Uiteindelijk levert een budgetbesparing op van € [REDACTED] ten opzichte van de ramingen van voor de scopewijzigingen.

abel: kostenontwikkeling doorlaatpost 2, OCC, P57 en Kabels en Leidingen na scopewijzigingen

Subsidiabele en niet-subsidiabele onderdelen

Vanwege de korte tijdsbeslag zijn de ramingen nog niet doorvertaald in de a,b,c- categorisering (is de toewijzing van de kosten naar de verschillende partijen) die in de stuurgroep van 18 december 2013 voorlag. Tevens zijn er vragen over de diverse kostenposten . Op korte termijn (eind januari) zal de projectgroep trachten meer duidelijkheid te krijgen over deze specifieke posten en van daaruit de verdeling van de kosten over subsidiabele en niet- subsidiabele kostenposten op te bouwen. In de volgende stuurgroep wordt een voorstel voor de verdeling gepresenteerd.

Beschouwing en Conclusie

De in de stuurgroep van 18 december 2013 aangenomen scopewijzigingen hebben geleid tot een budgetbesparing van [REDACTED]. Dit komt doordat bepaalde projectonderdelen in deze bouwfase vanwege de scopewijzigingen niet meer hoeven te worden gerealiseerd. De bouwkosten van de projectonderdelen die wel gerealiseerd worden zijn qua kosten met ongeveer [REDACTED] gedaald. Daarnaast is het risico (op basis van de voorziene bouwkosten) teruggebracht. Totaal komt de besparing uit rond [REDACTED]

SG- Notitie Voortgang en Planning 24 januari 2014

Tijdens de Stuurgroep vergadering van 18 december 2013 is afgesproken dat in de deze stuurgroep de definitieve scope voor fase 3 vastgesteld wordt (Alternatief Fokkerweg versus huidige alternatief langs AB weg). Hiertoe dient de stuurgroepnotitie afweging alternatieven schipholdijk.

Daarnaast is afgesproken dat de eerste ramingen op DO niveau (10 % betrouwbaarheids interval) inzicht in totale kosten en kostenverdeling op hoofdlijnen zou moeten geven. Het is Schiphol niet gelukt om voor fase 2 (functie vrijmaken deel 1) deze informatie volledig aan te leveren. Voor het onderdeel verplaatsen securitypost is een DO aangeleverd. Deze is helaas niet in het SSK format aangeleverd waardoor er geen verwerking (tijdgebrek) heeft plaatsgevonden. Als gevolg van de scopewijziging is het eveneens niet gelukt om een DO raming voor P57 incl OCC en de verlegging K&L aan te leveren. Daarmee is het niet mogelijk om de noodzakelijke procedure van opwaardering van het project binnen SRA en GS besluit tot kredietaanvraag op te starten.

Deze maand vertraging blijkt uiteindelijk niet kritisch te zijn voor de uiteindelijke oplevering van het project. Het budget voor de uitvoerende werkzaamheden komt wel een maand later (mei) beschikbaar waardoor de start van de werkzaamheden Fase 2 wordt verlaat. De planning van alle werkzaamheden fase 2 zijn er op gericht dat de aannemer van de Provincie Februari 2015 kan beginnen met haar werkzaamheden. Dit wordt door Schiphol nog steeds realistisch geacht.

De volgende planning kan gehanteerd worden.

Bestuurlijk traject;

1. Februari 2014; Uitwerken samenwerkingsvorm, voorbereiden bestuurlijke trajecten.
2. Stuurgroep Februari; Voorstel kostenverdeling op basis van DO/VO fase 2; SO+ fase 3.
3. Maart 2014; Start opwaardering project binnen SRA van planstudie fase naar realisatiefase voor project fase 2 en van verkenning planstudiefase naar planuitwerkingsfase voor project fase 3. GS besluit tot kredietaanvraag. Opstellen samenwerkingsovereenkomst.
4. Stuurgroep Maart; Vaststellen definitieve scope en kostenverdeling op basis DO/UO raming en VO- raming Fokker weg alternatief. Vaststellen samenwerkingsovereenkomst
5. April 2014; Bestuurlijk akkoord PNH, krediet aanvraag Provinciale Staten. Accordering financiële bijdrage directie Schiphol.
6. Mei 2014; Beschikbaarheid krediet; Opdracht verlening aan schiphol.
7. Juni 2014; Startbijeenkomst uitvoering project. Goedkeuring vraagspecificatie.
8. Oktober 2014; Opwaardering binnen SRA van planstudiefase naar realisatiefase project fase 3 op basis van D&C aanbesteding.

Fase 2. Functievrij maken deel 1.

Kabels en leidingen

- Engineering januari t/m maart 2014 (incl. besteltijd kritische onderdelen)

- Voorbereiding uitvoering april 2014
- Start uitvoering juni 2014
- Gereed oktober 2014

Civiele werkzaamheden (P57, OCC en gebied doorlaatpost 2)

- Afronden VO januari 2014
- Ontwerp (DO + UO) februari - april 2014
- Voorbereiding uitvoering mei-juli 2014
- Start uitvoering medio augustus 2014 (na bouwvak)

Doorlaatpost

- Ontwerp (UO) februari 2014
- Voorbereiding uitvoering maart – mei 2014 (incl vergunningen procedure)
- Start Uitvoering juni 2014 (eea afh. K&L fase 3)

Fase 3: Aanleg busbaan

Fase 3 bestaat uit het functievrijmaken (trajectdeel 2) waaronder inbegrepen het verplaatsen K&L en uit de aanleg Busbaan trajectdelen 1 en 2. Gezien de grote mate van mogelijke uitvoeringsvarianten is het voornemen om deze fase als D&C contract op de markt te zetten. Dit betekent dat het ontwerp niet door de provincie tot DO niveau wordt uitgewerkt. Voor de kostenverdeling is dit niet relevant omdat de kosten volledig subsidiabel zijn.

- Aanleveren SO+ incl. raming februari 2014
- Bestemmingsplan wijziging februari- augustus 2014
- Aankoop gronden februari- augustus 2014
- Aanleveren VO- incl. raming maart 2014
- Diverse onderzoeken februari- juli 2014
- Aanleveren vraagspecificatie 1 &2 mei 2014
- Start aanbesteding juni 2014
- Selectie aannemer november 2014
- Gunning december 2014
- Start werkzaamheden fase 3 februari 2015- ??

Naam overleg HOV Schiphol Oost
Locatie Haarlem, Houtplein 1.12 oost
Datum 3 maart 2014
Tijdstip begin: 16.00 eind: 17.30

Uw contactpersoon

BEL/VV

Agenda

1|1

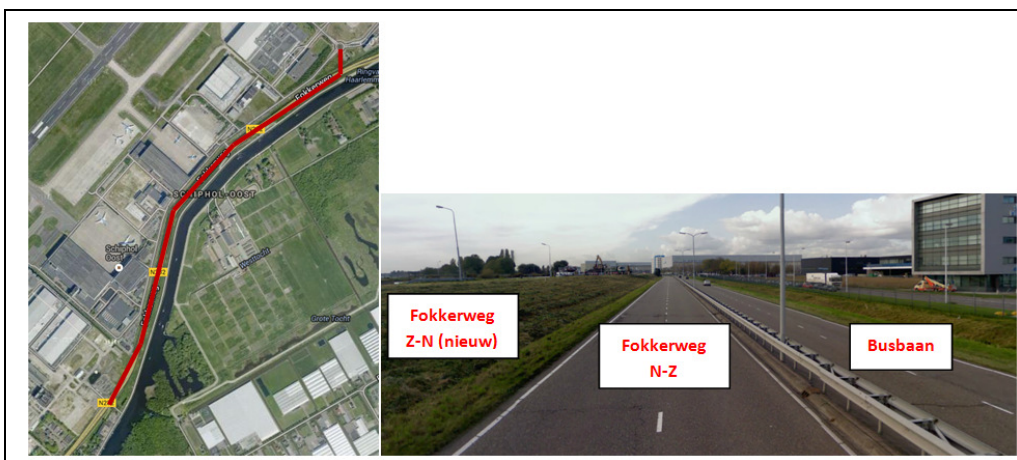
1. Opening en mededelingen
2. Verslag van 24 januari 2014
Bijlage: Verslag Stuurgroep HOV Schiphol Oost 24 januari 2014
3. Alternatieven Schipholdijk
Bijlage: SG- Notitie Afweging alternatieven Schipholdijk
4. Kostenniveau en verdeling
Bijlage; SG – notitie kostenverschillen, kostendekking en de dekking van de verschillende onderdelen
5. Organisatie en financiering project
Bijlage; SG notitie projectorganisatie V2- 03-03-2014
6. Vatkosten en aanloopkosten fase 2.
7. Oversteekplaatsen nabij P57
Bijlage; SG notitie oversteekplaats busbaan
8. Communicatie
Bijlage; SG notitie organisatie communicatie
9. Voortgang en Planning 3 maart 2014
Bijlage: SG- Notitie Planning 3-3- 2014
10. Volgende vergadering, d.d. 11 april, 13:00 uur in Haarlem
11. Rondvraag en sluiting

Notitie Afweging alternatieven Schipholdijk-Fokkerweg

(3 maart 2014)

Inleiding

In de stuurgroep van 24 januari 2014 is de voorlopige voorkeur uitgesproken voor het ontwerp met de busbaan op de Fokkerweg. Sindsdien zijn de varianten in samenspraak met de stakeholders een slag dieper verkend, met als doel een voorkeursvariant te kunnen selecteren.



Tegelijkertijd hebben zich 2 nieuwe argumenten aangediend, die ingrijpen op de eerdere variantenafweging:

- Provincie Noord-Holland heeft aangegeven de toekomstvastheid van de Fokkerweg een belangrijk criterium te vinden: in de toekomst wil men deze weg opwaarderen naar een volwaardige en veilige 80 km/h provinciale weg. Dit bijkomende afwegingscriterium heeft geleid tot onderscheid in subvarianten (met en zonder 80 km/h) en tot een vierde variant, die betrokken is in de variantenafweging.
- Het hoogheemraadschap heeft aangegeven niet akkoord te kunnen gaan met een damwand die zowel een waterkerende als grondkerende functie heeft. Dit maakt dat er in de varianten met een 'verdiepte' nieuwe oostbaan een 2^e damwand met grondkerende functie moet worden aangebracht, naast de voorziene waterkerende damwand op de waterlijn.

De variantenstudie van de afgelopen maand is getrapd uitgevoerd. In eerste instantie zijn 4 varianten middels een quickscan tegen elkaar afgewogen op basiskwaliteit. De varianten die deze afweging hebben doorstaan, zijn nader geanalyseerd en afgewogen, leidend tot een geactualiseerde en waar mogelijk aangescherpte afweging.

Samenvatting

Om tegemoet te komen aan de hoge investeringskosten en de verminderde toekomstvastheid van het busbaanontwerp over Schipholterrein, is een verkenning uitgevoerd naar een busbaan over de Fokkerweg in combinatie met het realiseren van een nieuwe oostbaan voor de Fokkerweg in het dijklichaam van de Schipholdijk. De volgende varianten zijn beschouwd:

- variant 1, het oorspronkelijke ontwerp op Schipholterrein;
- variant 2, met de nieuwe oostbaan op kruinhoogte in combinatie met een waterkerende damwand over circa 500 m, zodat de complexiteit op Schipholterrein wordt vermeden;
- variant 3, met de nieuwe oostbaan op dezelfde hoogte als de bestaande oostbaan in combinatie met een waterkerende en een grondkerende damwand over 1500 m, zodat de Fokkerweg verkeersveiliger en beheervriendelijker (toekomstvast) kan worden gerealiseerd;
- variant 4, met de nieuwe en bestaande oostbaan op dezelfde hoogte als de bestaande westbaan in combinatie met een waterkerende en een grondkerende damwand over 1500 m, zodat de Fokkerweg (nog) verkeersveiliger en beheervriendelijker (toekomstvast) kan worden gerealiseerd.

Na een quickscan op toekomstvastheid Fokkerweg en kosten vallen enkele varianten af:

- variant 2a met 70 km/h (zoals benoemd in de stuurgroepnotitie van 24 januari 2014) valt af omdat deze niet toekomstvast is met het oog op een toekomstige opwaardering van de Fokkerweg naar volwaardige 80 km/h provinciale weg;
- varianten 3 en 4 vallen af vanwege de relatief hoge kosten en hoge uitvoeringsrisico's.

Hieruit voortvloeiend zijn de volgende (sub)varianten afgewogen tegen het oorspronkelijke ontwerp:

- variant 2b: het volledige alignement van de Fokkerweg wordt opgewaardeerd naar 80 km/h;
- variant 2c: alleen de nieuw te realiseren rijbaan wordt op 80 km/h gerealiseerd (waarmee toekomstige opwaardering naar volledig 80 km/h conform variant 2b niet onmogelijk wordt gemaakt).

Tabel 1. Voor- en nadelen van de 3 varianten

criterium	variant 1 Schipholterrein	variant 2b nieuwe baan hoog volledig 80 km/h	variant 2c nieuwe baan hoog deels 80 km/h
toekomstvastheid HOV	-	+	+
kwaliteit HOV	0	+	0
verkeersveiligheid	-	-	-
complexiteit uitvoering	-	0	0
planning	0	-	-
beheer / onderhoud	+	0	0
draagvlak	+	0	0
kosten + risicoreservering ¹	■	■	■
waarvan kosten VAT	■	■	■
kosten toekomstvastheid HOV	■	■	■
risicoprofiel	-	0	0

Voorstel

Voorgesteld wordt om in te stemmen met het afvallen van de volgende varianten:

- variant 2a met 70 km/h (zoals benoemd in de stuurgroepnotitie van 24 januari 2014), omdat deze niet toekomstvast is met het oog op opwaardering van de Fokkerweg naar volwaardige 80 km/h provinciale weg;
- varianten 3 en 4, vanwege de relatief hoge kosten.

Vervolgens wordt voorgesteld om variant 2b en 2c nader uit te werken voordat er een definitieve keuze wordt gemaakt voor variant 1 of 2. In de komende 3 - 4 maanden zullen de variant 2b en 2c dan verder uitgewerkt worden tot VO niveau. Op dat moment (juni 2014) zijn de kosten en risico's beter ingeschat en kunnen de alternatieven beter vergeleken worden.

Indien gekozen wordt om variant 2b of 2c verder uit te werken dan impliceert dit dat de oplevering van het project naar het 3e kwartaal 2016 verschuift. (zie bijlage 2). Als er nu voor variant 1 gekozen wordt dan is het mogelijk om het project eind 2015 op te leveren. Het later opstarten van variant 1 betekent waarschijnlijk dat de oplevering later dan eind 2015 is.

De extra onderzoekskosten om dit alternatief verder uit te werken worden ingeschat op ■

¹ Risicoreservering opgenomen vanwege het lagere uitwerkingsniveau van variant 2 en 3.

Quickscan basiskwaliteit

Middels een quickscan zijn de onderstaande varianten tegen elkaar afgewogen op de basiskwaliteitseisen 'toekomstvastheid' en 'kosten'²:

- variant 1, het oorspronkelijke ontwerp op Schipholterrein;
- variant 2, met de nieuwe oostbaan op kruinhoogte in combinatie met een waterkerende damwand over circa 500 m;
- variant 3, met de nieuwe oostbaan op dezelfde hoogte als de bestaande oostbaan in combinatie met een waterkerende en een grondkerende damwand over 1500 m;
- variant 4, met de nieuwe en bestaande oostbaan op dezelfde hoogte als de bestaande westbaan in combinatie met een waterkerende en een grondkerende damwand over 1500 m.

Tabel 2. Beoordelingsmatrix quickscan basiskwaliteit

criterium	variant 1 Schipholterrein	variant 2abc deels damwand nieuwe baan hoog		variant 3 overall damwand nieuwe baan laag	variant 4 deels damwand alles laag
		70 km/h	80 km/h		
Toekomstvastheid HOV baan	-	+	+	+	+
toekomstvastheid Fokkerweg	+	-	+	+	+
Kosten	■	■	■	■	■

Uit de bovenstaande beoordelingsmatrix worden de volgende conclusies getrokken:

- variant 2a met 70 km/h (zoals benoemd in de stuurgroepnotitie van 24 januari 2014) valt af omdat deze niet toekomstvast is met het oog op opwaardering van de Fokkerweg naar volwaardige 80 km/h provinciale weg;
- varianten 3 en 4 vallen af vanwege de relatief hoge kosten.

In het vervolg van deze notitie worden daarom variant 1 en variant 2 (80 km/h) nader tegen elkaar afgewogen. Hierbij wordt voor variant 2 onderscheid gemaakt in:

- variant 2b: het volledige alignement van de Fokkerweg wordt opgewaardeerd naar 80 km/h;
- variant 2c: alleen de nieuw te realiseren rijbaan wordt op 80 km/h gerealiseerd (waarmee toekomstige opwaardering naar volledig 80 km/h conform variant 2b niet onmogelijk wordt gemaakt).

² In bijlage I is de volledige beschrijving en afweging van deze varianten uiteengezet.

Afweging varianten

In onderstaande tabel staan de voor- en nadelen samengevat. Na de tabel volgt een toelichting inclusief uiteenzetting van kosten, kansen en risico's.

Tabel 2. Voor- en nadelen van de 3 varianten

criterium	variant 1 Schipholterrein	variant 2b nieuwe baan hoog volledig 80 km/h	variant 2c nieuwe baan hoog deels 80 km/h
toekomstvastheid HOV	-	+	+
kwaliteit HOV	0	+	0
verkeersveiligheid	-	-	-
complexiteit uitvoering	-	0	0
planning	0	-	-
beheer / onderhoud	+	0	0
draagvlak	+	0	0
kosten + risicoreservering ³	■	■	■
waarvan kosten VAT	■	■	■
kosten toekomstvastheid HOV	■	■	■
risicoprofiel	-	0	0

Toekomstvastheid HOV

In variant 2 is geanticipeerd op toekomstige verlenging van de busbaan. Het is dan mogelijk het Alliander-inkoopstation te passeren zonder complexe en kostbare ingrepen. Wel wordt het fietspad ter plekke in elementenverharding uitgevoerd, asphalt is vanwege de K&L niet mogelijk.

Wanneer in variant 1 de busbaan moet worden doorgetrokken naar Schiphol Rijk, ontstaat er een knelpunt rond het inkoopstation van Alliander. Vanwege de veelheid aan K&L ter plekke en de importantie van de watergang is eerder besloten om de scope van variant 1 in te korten. Een uitbreiding van de scope tot aan het kruispunt Schipholdijk (zelfde scopegrens als de varianten voor de Fokkerweg) zou daarom alleen middels een 'slinger' kunnen, zodat het ontwerp er tussen Zuideinde en projectgrens hetzelfde uitziet als de varianten 2-4. Vanzelfsprekend is er vanwege deze slinger (ontwerpsnelheid < 30 km/h) sprake van een afname in HOV-kwaliteit.

Kwaliteit HOV

Bij volledige opwaardering naar 80 km/h profiteert ook de busbaan van een hogere snelheid. In variant 2 gaat aandacht uit naar het wachtcomfort: de inpassing van de bushaltes is krap,

³ Risicoreservering opgenomen vanwege het lagere uitwerkingsniveau van variant 2 en 3.

hetgeen als onaangenaam ervaren kan worden door wachtende buspassagiers. Maatregelen zijn echter mogelijk. Daarnaast neemt de loopafstand van/naar de haltes iets toe.

Verkeersveiligheid

Variante 1 kent een krap dwarsprofiel op het Schipholterrein: dijksloot, busbaan, periferiehek en AB-weg liggen dicht opeen. De krappe objectafstanden beïnvloeden de verkeersveiligheid negatief. Ook in variant 2 is het dwarsprofiel krap, maar dan op de Fokkerweg. De berm taluds ter overbrugging van het hoogteverschil beïnvloeden de verkeersveiligheid negatief.

Bovendien gaat aandacht uit naar de fietsveiligheid in relatie tot het zandtransport wanneer het fietspad op de Schipholdijk wordt versmald.

De aansluiting van de busbaan wordt in variant 2 geïntegreerd in een bestaand kruispunt, waardoor wordt voorkomen dat er 2 kort opeenvolgende kruispunten nodig zijn. Dit komt ten goede aan de verkeersveiligheid.

Complexiteit uitvoering

Variante 1 kent een zeer complexe uitvoering vanwege de omvangrijke werkzaamheden aan K&L en de AB-weg door verschillende aannemers. Variante 4 kent een zeer complexe uitvoering vanwege de dubbele damwand en het tijdelijk uit dienst nemen van de huidige oostbaan van de Fokkerweg (verkeershinder).

In variant 2 is de complexiteit iets lager, maar nog steeds met aandachtspunten, vanwege de aanpassing van het dijklichaam. Daarnaast treedt ook in variant 2b verkeershinder op wanneer de bestaande rijbanen van de Fokkerweg worden opgebroken.

Planning

In variant 1 gaat aandacht uit naar de doorlooptijd voor verlegging van K&L en de bereikbaarheid van het Schipholterrein tijdens uitvoering. In variant 2 gaat aandacht uit naar de consolidatietijd van het dijklichaam. Bovendien gaat aandacht uit naar de proceduretijden omdat bestemmingsplanwijziging en particuliere grondaankoop nodig zijn, en naar de onderzoeks- en engineeringwerkzaamheden die nog uitgevoerd moeten worden.

Naar verwachting is het niet mogelijk de varianten eind 2015 op te kunnen leveren (zie bijlage planning en risico). Variante 2 kent een hoge onzekerheid vanwege de onbekendheid van de bodem en de engineering die nog uitgevoerd moet worden. De uitwerking van variant 1 heeft de afgelopen maanden stilgelegd vanwege de variantenstudie, waardoor ook de planning voor deze variant is uitgelopen.

Beheer / onderhoud

Vanuit beheer/onderhoud gaat vooral aandacht uit naar variant 2: door zetting van het verbrede dijklichaam is de nieuwe oostbaan van de Fokkerweg onderhoudsgevoelig. Daarnaast is er in het dwarsprofiel weinig tot geen ruimte voor sneeuwschuiven en afwatering middels berminfiltratie.

Draagvlak voor de oplossing

Variante 1 is het verst uitgewerkt; daar zijn de diverse partijen geïnformeerd en worden er geen grote weerstanden meer verwacht. Het aandachtspunt zijn de vele verleggingen van K&L.

Dit in tegenstelling tot variant 2; daar moeten de diverse stakeholders nog overeenstemming krijgen over de oplossing (bijv. gemeente, zandtransporteurs, waterschap, intern provincie

etc.) Issues waar in de komende periode overeenstemming over dient te ontstaan, zijn bijvoorbeeld onderhoudsgevoeligheid, toegankelijkheid fietspad, fietscomfort, hoogteligging van de weg in de dijk, kwaliteit van de kerende functie van de dijk.

Bij alle varianten is er sprake van enige kapitaalvernietiging omdat de Fokkerweg recent provisorisch is opgeknapt.

Tabel 3. Overzicht kapitaalvernietiging

	Variant 1	Variant 2b	Variant 2c
aandeel verwijderen	8%	25%	23%
bedrag (k€)			

Met opmaak: Markeren

Met opmaak: Markeren

Investeringskosten

Variant 1

De kosten voor variant 1 zijn eerder al geraamd op

■ Bouwkosten busbaan (zuidelijk deel, 70 km/h): ■

• Bouwkosten aanpassingen AB-weg: ■ M€

■ K&L-verlegging: ■

• Totaal: ■

Met opmaak: Markeren

De geschatte kosten voor scope-uitbreiding van variant 1 middels een slinger rond het Alliander-inkoopstation bedragen naar schatting ■

• opbreken rijbaan + fietspad + VRI Zuideinde (kapitaalvernietiging): ■

• grondwerk: ■

■ aanbrengen 3^e rijbaan + geleiderails: ■

■ aanpassing kruispunt Schipholdijk: ■

■ aanbrengen fiets-/voetpad: ■

• aanbrengen damwand: ■

• aanpassingen K&L: ■

Variant 2

De kosten voor uitwerking en realisatie van variant 2a (scope januari) bedragen circa ■ waarvan ■ ten gevolge van uitbreiding van de scope naar het zuiden en waarvan ■ om het SO naar een DO te brengen (kosten voor de uitwerking en diverse onderzoeken). De kosten voor verleggen K&L bedragen naar schatting ■ Dit geeft een totaal van ■ (inclusief risicoreservering van ■ algemeen en ■ NGE-onderzoek).

De meerkosten van variant 2c bedragen naar schatting ■ De meerkosten voor toekomstvastheid (variant 2b: volledig 80 km/h) bedragen naar schatting ■ Deze meerkosten zouden in de huidige situatie en variant 1 naar schatting ■ bedragen, waarmee een besparing (werk met werk) van circa ■ kan worden gevonden.

Beschouwing uitvoeringskansen en risico's

Voor de varianten zijn enkele kansen en risico's geïdentificeerd ten aanzien van kwaliteit en/of kosten.

Kansen:

- Bij nadere berekening aan de damwand kan wellicht volstaan worden met een lichter (goedkoper) profiel.
- Bij nadere uitwerking kan de lengte waarover damwand nodig is wellicht worden ingekort, door het gehele verhardingspakket richting het westen te schuiven (ten koste van oppervlak herbruikbare verharding). Dit leidt netto tot lagere bouwkosten.
- Door de locaties waar de toekomstige westbaan slechts deels overlapt met de huidige oostbaan volledig te reconstrueren, kan toekomstige reconstructie vermeden worden.
- Een deel van de toekomstige reconstructie van de Fokkerweg wordt naar voren getrokken. Dit maakt toekomstig (groot) onderhoud voordeliger.

Risico's:

- Bij werkzaamheden in het dijklichaam is een groot risico van aantreffen van NGE. Detectie op grote diepte bij de damwand is erg kostbaar.
- Vanwege stabiliteitseisen aan het dijklichaam moet voorbelasting mogelijk over langere periode uitgesmeerd worden. Bovendien ontstaat een risico ten aanzien van onderhoud.
- Inpasbaarheid K&L rond doorlaatpost 2 is wellicht niet mogelijk tussen busbaan en AB-weg zonder aanpassingen aan AB-weg en/of voorziene watercompensatie.
- Vanwege de hoge ligging van de oostbaan met bijbehorende verlichting, ontstaat meer licht(hinder) naar de omgeving. Dit geeft een risico ten aanzien van ecologie (vleermuizen). De hogere ligging verlaagt de kwaliteit van fietsbeleving.
- De uitwerking bij Fokker Logistics Park kent risico's ten aanzien van inpasbaarheid en K&L.
- De busbaan wordt niet in beton uitgevoerd, hetgeen leidt tot vervroegd onderhoud (het omgekeerde geldt voor de nieuwe oostbaan van de Fokkerweg).

Bijlage 1 - Beschrijving en afweging varianten 1 t/m 4

Beschrijving varianten

Variant 1a

Variant 1a is het busbaanontwerp (70 km/h) op Schipholterrein, d.d. 22 augustus 2013.

Variant 1b

In variant 1 is voldoende ruimte om de Fokkerweg ooit naar 80 km/h op te waarderen. Er is echter onvoldoende ruimte om de ontwerpsnelheid van de busbaan naar 80 km/h te brengen.

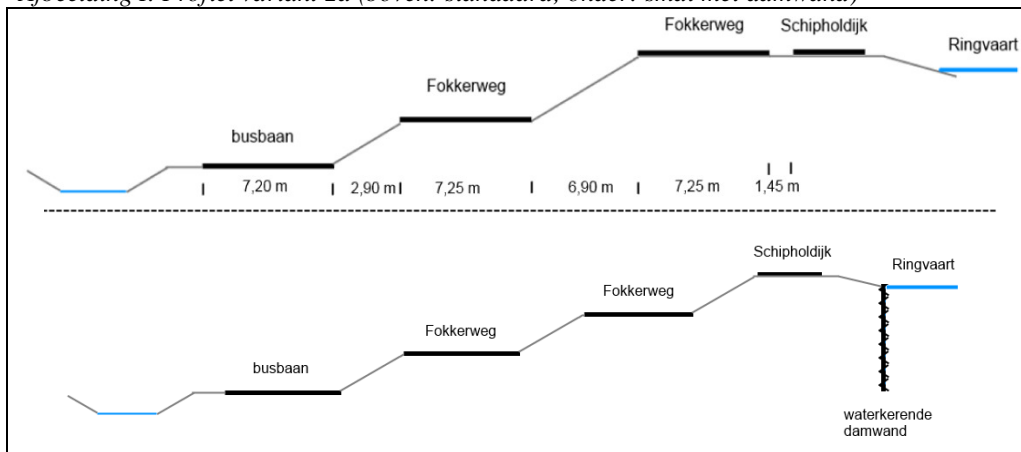
Variant 2a

Variant 2a is het busbaanontwerp op de westelijke rijbaan van de huidige Fokkerweg met de volgende kenmerken:

- Voor circa 2/3^e deel van het traject wordt een nieuwe oostbaan voor de Fokkerweg op kruinhoopte van de Schipholdijk gerealiseerd, zonder toepassing van een damwand (zie afbeelding I, boven).
- Voor circa 1/3^e deel van het traject wordt een damwand gerealiseerd vanwege beperkte ruimte, om behoud van de bestaande dijkfuncties te garanderen (zie afbeelding I, onder).

Waar mogelijk wordt hergebruik van de bestaande verharding van de Fokkerweg toegepast. Vanwege de benodigde ruimte voor bushaltes is dit slechts deels mogelijk. De minimale afstand tussen de nieuwe oostbaan van de Fokkerweg en het fietspad op de dijk bedraagt circa 3,0 m; over het algemeen is de afstand groter.

Afbeelding I. Profiel variant 2a (boven: standaard; onder: smal met damwand)

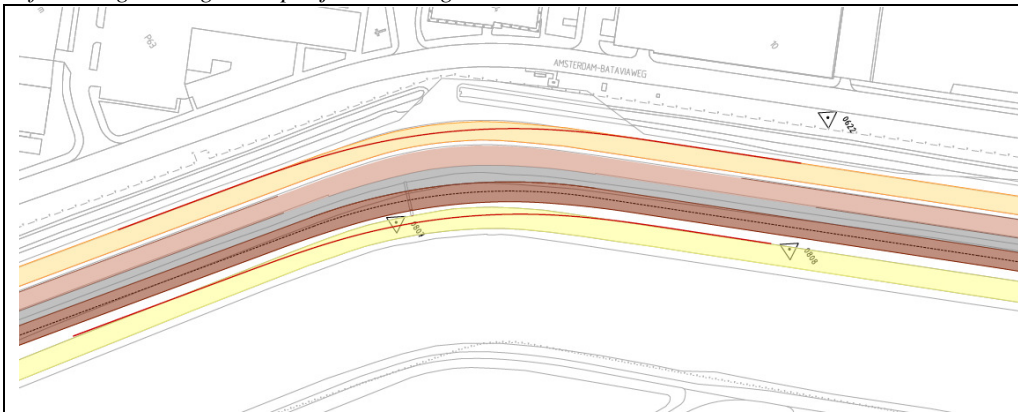


Variant 2b

Wanneer de Fokkerweg naar 80 km/h wordt opgewaardeerd, ontstaat met name in 'de knik' een inpassingsprobleem. Hier moet het fietspad worden versmald naar circa 4,5 m om de ruimere boogstraal mogelijk te maken. Daarnaast gaat over het gehele traject aandacht uit naar de ruimte in het dwarsprofiel: vanwege de taluds is er geen restruimte aanwezig om de bermen conform 80 km/h in te richten.

Dezelfde constatering is van toepassing wanneer alleen de nieuwe rijbaan geschikt wordt gemaakt voor 80 km/h. Aanpassing van de bestaande rijbanen kan dan later.

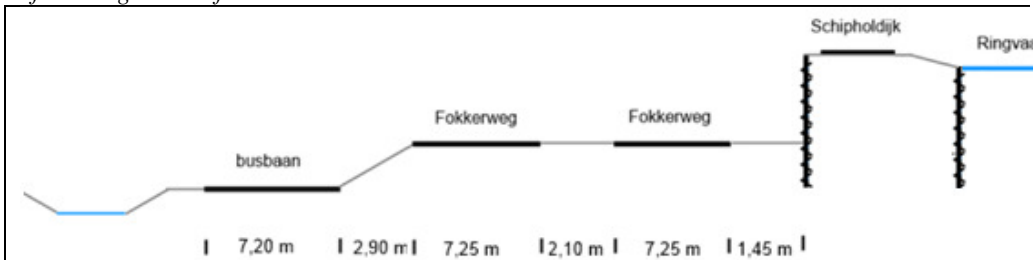
Afbeelding II. Wegverloop bij Fokkerweg naar 80 km/h in variant 2b



Variant 3a

Variant 3a is het busbaanontwerp op de westelijke rijbaan van de huidige Fokkerweg, waarin over het gehele traject een waterkerende en grondkerende damwand worden toegepast. Doordat de waterkerende functie door de damwand wordt overgenomen, is het mogelijk om beide banen van de Fokkerweg op gelijke hoogte in het binnentalud van de dijk aan te leggen.

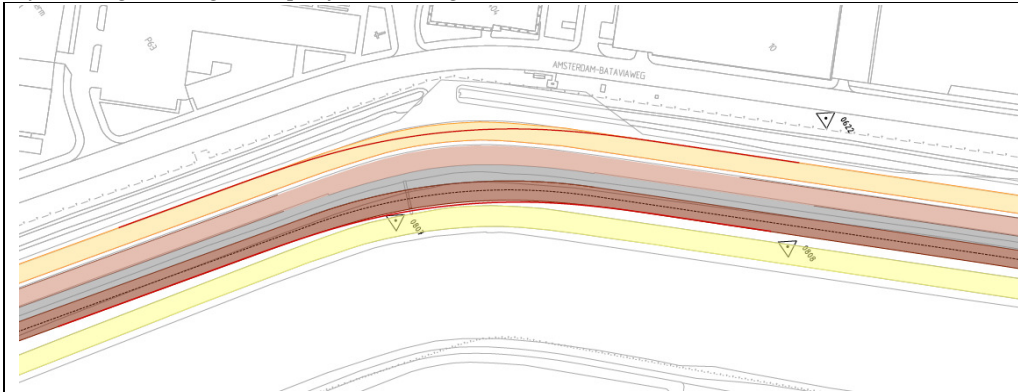
Afbeelding III. Profiel variant 3a



Variant 3b

Opwaardering van de Fokkerweg naar 80 km/h is mogelijk zonder aantasting van het fietspad op de Schipholdijk. Dezelfde constatering is van toepassing wanneer alleen de nieuwe rijbaan geschikt wordt gemaakt voor 80 km/h. Aanpassing van de bestaande rijbanen kan dan later.

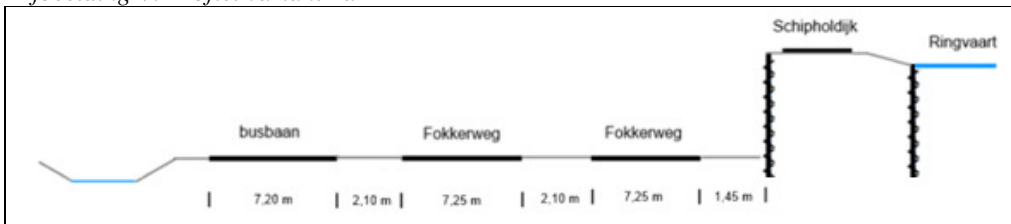
Afbeelding IV. Wegverloop bij Fokkerweg naar 80 km/h in variant 3b



Variant 4a

Variant 4a is gelijk aan variant 3a, alleen worden alle rijbanen van de Fokkerweg op gelijke hoogte (busbaanhoogte) aangelegd door ook de bestaande oostbaan te verdiepen.

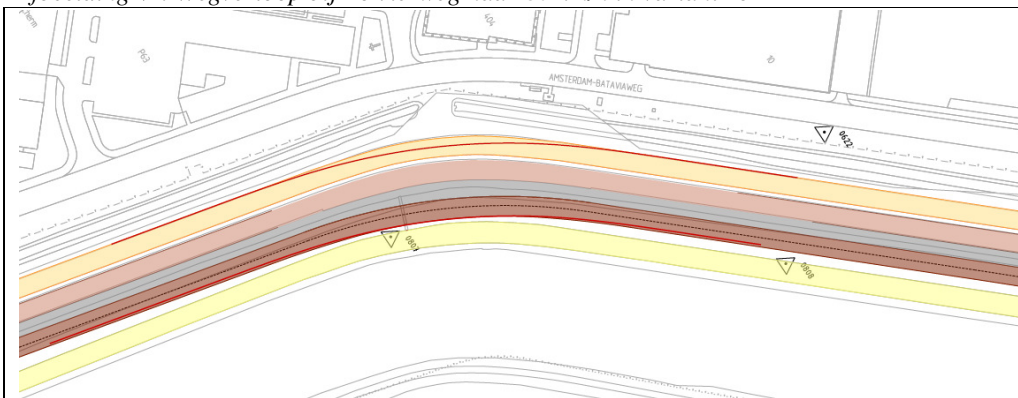
Afbeelding V. Profiel variant 4a



Variant 4b

Opwaardering van de Fokkerweg naar 80 km/h is mogelijk zonder aantasting van het fietspad op de Schipholdijk. Dezelfde constatering is van toepassing wanneer alleen de nieuwe rijbaan geschikt wordt gemaakt voor 80 km/h. Aanpassing van de bestaande rijbanen kan dan later.

Afbeelding VI. Wegverloop bij Fokkerweg naar 80 km/h in variant 4b



Afweging varianten

In onderstaande tabel staan de voor- en nadelen samengevat. Na de tabel volgt een toelichting inclusief uiteenzetting van kosten, kansen en risico's.

Tabel I. Voor- en nadelen van de 4 varianten bij Fokkerweg 70 km/h en 80 km/h⁴

criterium	variant 1 Schipholterrein		variant 2 deels damwand nieuwe baan hoog		variant 3 overal damwand nieuwe baan laag		variant 4 deels damwand alles laag	
	70 km/h	80 km/h	70 km/h	80 km/h	70 km/h	80 km/h	70 km/h	80 km/h
toekomstvastheid HOV	-	-	+	+	+	+	+	+
kwaliteit HOV	0	0	0	+	0	+	0	+
verkeersveiligheid	-	-	-	-	+	+	+	+
complexiteit uitvoering	-	-	0	0	0	0	-	-
planning	0	0	-	-	-	-	-	-
beheer / onderhoud	+	+	0	0	+	+	+	+
Draagvlak	+	+	0	0	0	0	-	-
kosten + risicoreservering ⁵	■	■	■	■	■	■	■	■
waarvan kosten VAT	■	■	■	■	■	■	■	■
kosten toekomst- vastheid HOV	■	■	■	■	■	■	■	■
risicoprofiel	-	-	0	0	-	-	-	-

Toekomstvastheid HOV

In de varianten met busbaan over de Fokkerweg is geanticipeerd op toekomstige verlenging van de busbaan. Het is dan mogelijk het Alliander-inkoopstation te passeren zonder complexe en kostbare ingrepen. Wel wordt het fietspad ter plekke in elementenverharding uitgevoerd, asphalt is vanwege de K&L niet mogelijk.

Kwaliteit HOV

Bij opwaardering naar 80 km/h profiteert ook de busbaan van een hogere snelheid. In varianten 2-4 gaat aandacht uit naar het wachtcomfort: de inpassing van de bushaltes is krap, hetgeen als onaangenaam ervaren kan worden door wachtende buspassagiers. Maatregelen zijn echter mogelijk. Daarnaast neemt de loopafstand van/naar de haltes iets toe.

Verkeersveiligheid

Variante 1 kent een krap dwarsprofiel op het Schipholterrein: dijksloot, busbaan, periferiehek en AB-weg liggen dicht opeen. De krappe objectafstanden beïnvloeden de verkeersveiligheid negatief. Ook in variant 2 is het dwarsprofiel krap, maar dan op de Fokkerweg. De bermtaluds ter overbrugging van het hoogteverschil beïnvloeden de verkeersveiligheid negatief.

⁴ In variant 1 is het alleen mogelijk om de Fokkerweg op te waarderen naar 80 km/h; de busbaan blijft 70 km/h.

⁵ Risicoreservering opgenomen vanwege het lagere uitwerkingsniveau van variant 2 en 3.

Bovendien gaat aandacht uit naar de fietsveiligheid in relatie tot het zandtransport wanneer het fietspad op de Schipholdijk wordt versmald. In varianten 3 en 4 is meer ruimte in het dwarsprofiel.

De aansluiting van de busbaan wordt in varianten 2-4 geïntegreerd in een bestaand kruispunt, waardoor wordt voorkomen dat er 2 kort opeenvolgende kruispunten nodig zijn. Dit komt ten goede aan de verkeersveiligheid.

Complexiteit uitvoering

Variante 1 kent een zeer complexe uitvoering vanwege de omvangrijke werkzaamheden aan K&L en de AB-weg. Variante 4 kent een zeer complexe uitvoering vanwege de dubbele damwand en het tijdelijk uit dienst nemen van de huidige oostbaan van de Fokkerweg (verkeershinder).

In varianten 2 en 3 is de complexiteit iets lager, maar nog steeds met aandachtspunten. Variante 2 kent een complexe uitvoering vanwege de aanpassing van het dijklichaam. Variante 3 kent een complexe uitvoering vanwege de dubbele damwand.

Planning

In variant 1 gaat aandacht uit naar de doorlooptijd voor verlegging van K&L en de bereikbaarheid van het Schipholterrein tijdens uitvoering. In variant 2 gaat aandacht uit naar de consolidatietijd van het dijklichaam. In varianten 3 en 4 gaat aandacht uit naar de doorlooptijd van het aanbrengen van de dubbele damwand over 1.500 m. In de varianten over de Fokkerweg gaat bovendien aandacht uit naar de proceduretijden omdat bestemmingsplanwijziging en particuliere grondaankoop nodig zijn, en naar de onderzoeks- en engineeringwerkzaamheden die nog uitgevoerd moeten worden.

Naar verwachting is het niet mogelijk de varianten eind 2015 op te kunnen leveren. De varianten over de Fokkerweg kennen een hoge onzekerheid vanwege de onbekendheid van de bodem en de engineering die nog uitgevoerd moet worden. De uitwerking van variant 1 heeft de afgelopen maanden stilgelegen vanwege de variantenstudie, waardoor ook de planning voor deze variant is uitgelopen.

Variante 2 kent het hoogste planingsrisico wanneer een snelle opleverdatum gewenst is.

Beheer / onderhoud

Vanuit beheer/onderhoud gaat vooral aandacht uit naar variant 2: door zetting van het verbrede dijklichaam is de nieuwe oostbaan van de Fokkerweg onderhoudsgevoelig. Daarnaast is er in het dwarsprofiel weinig tot geen ruimte voor sneeuwschuiven en afwatering middels berminfiltratie.

In varianten 3 en 4 gaat aandacht uit naar het beheer en onderhoud van de damwanden (2x 1500 m). Met name over de inlandige damwand moeten goede afspraken worden gemaakt tussen de beheerder en het hoogheemraadschap: goed beheer is voor het waterschap van belang voor de dijkstabiliteit, maar beheer is tegelijkertijd complex omdat de wand in de grond zit en omdat het hoogheemraadschap zelf niet de beheerder is.

Draagvlak

In variant 1 gaat aandacht uit naar het draagvlak voor de vele verleggingen van K&L, met name Schiphol-gerelateerd. Ook in andere varianten worden veel K&L verlegd, waaronder ook K&L die recent zijn verlegd in het kader van N201+.

In variant 2 gaat aandacht uit naar het draagvlak vanuit PNH: de Fokkerweg is lastig op te waarden naar 80 km/h en bovendien onderhoudsgevoelig. Bovendien komt de Fokkerweg dicht op het fietspad te liggen (3,0 m), hetgeen voor de gemeente niet gewenst is vanwege fietscomfort. Bij 80 km/h is zelfs een versmalling van het fietspad nodig.

Varianten 3 en 4 zijn bovendien ongewenst vanuit HHR. Zij behouden graag het huidige dijklichaam om geen hogere onderhoudskosten te krijgen.

Variant 4 grijpt bovendien sterk in op de recent gereconstrueerde oostbaan van de Fokkerweg, zie tabel II. Dit is zowel vanuit PNH (kapitaalvernietiging) als de weggebruiker (verkeershinder) ongewenst.

Tabel II. Overzicht kapitaalvernietiging

	var 1a	var 1b	var 2a	var 2b	var 3a	var 3b	var 4a	var 4b
aandeel verwijderen	8%	8%	23%	25%	23%	25%	60%	60%
bedrag (k€)	■	■	■	■	■	■	■	■

Daarnaast geldt voor alle Fokkerwegvarianten dat de overige stakeholders zoals gemeenten, zandtransporteurs, omwonenden, etc. nog niet geïnformeerd zijn over dit mogelijk alternatief.

Investeringskosten

Variant 1

De kosten voor variant 1 zijn eerder al geraamd op ■■■■■

- Bouwkosten busbaan (zuidelijk deel, 70 km/h): ■■■■■
- Bouwkosten aanpassingen AB-weg: ■■■■■
- K&L-verlegging: ■■■■■
- Totaal: ■■■■■

De geschatte kosten voor scope-uitbreiding van variant 1 middels een slinger rond het Alliander-inkoopstation bedragen naar schatting ■■■■■

- opbreken rijbaan + fietspad + VRI Zuideinde (kapitaalvernietiging): ■■■■■
- grondwerk: ■■■■■
- aanbrenge 3^e rijbaan + geleiderails: ■■■■■
- aanpassing kruispunt Schipholdijk: ■■■■■
- aanbrenge fiets-/voetpad: ■■■■■
- aanbrenge damwand: ■■■■■
- aanpassingen K&L: ■■■■■

Variant 2

De kosten voor uitwerking en realisatie van variant 2a bedragen circa ■■■■■ €, waarvan ■■■■■ ten gevolge van uitbreiding van de scope naar het zuiden en waarvan ■■■■■ om het SO naar een DO te brengen (kosten voor de uitwerking en diverse onderzoeken). De kosten voor verleggen K&L bedragen naar schatting ■■■■■. Dit geeft een totaal van ■■■■■ € (inclusief risicoreservering van ■■■■■ M€ algemeen en ■■■■■ NGE-onderzoek).

Met opmaak: Markeren

De meerkosten voor toekomstvastheid (volledig 80 km/h) bedragen naar schatting [REDACTED].
Deze meerkosten zouden in de huidige situatie naar schatting [REDACTED]€ bedragen, waarmee een besparing (werk met werk) van circa [REDACTED] kan worden gevonden.

Variant 3

De geschatte meerkosten van variant 3 ten opzichte van variant 2a zijn als volgt:

- Extra damwand 2.500 m: [REDACTED]
- Extra ontgraving dijk: [REDACTED]
- Extra kosten K&L: onbekend (maar wel aanwezig)
- Grotere risicoreservering NGE-onderzoek vanwege damwandlengte: [REDACTED]

De meerkosten voor toekomstvastheid (volledig 80 km/h) bedragen naar schatting [REDACTED]€.
Deze meerkosten zouden in de huidige situatie naar schatting [REDACTED] bedragen, waarmee een besparing (werk met werk) van circa [REDACTED] kan worden gevonden.

Variant 4

De geschatte meerkosten van variant 4 ten opzichte van variant 2a zijn als volgt:

- Extra damwand 2.500 m: [REDACTED]
- Opbreken + nieuw realiseren bestaande oostbaan Fokkerweg: [REDACTED]
- Extra ontgraving dijk: [REDACTED]€
- Extra kosten K&L: onbekend (maar wel aanwezig)
- Grotere risicoreservering NGE-onderzoek vanwege damwandlengte: [REDACTED]

De meerkosten voor toekomstvastheid (volledig 80 km/h) bedragen naar schatting [REDACTED].
Deze meerkosten zouden in de huidige situatie naar schatting [REDACTED] bedragen, waarmee een besparing (werk met werk) van circa [REDACTED] kan worden gevonden.

Bijlage 2 – Planning en risico's

In deze bijlage wordt een vergelijking gemaakt tussen de realisatiemogelijkheid van variant 1 en 2.

Variant 1

Variant 1 is het originele busbaanontwerp met de busbaan op Schipholterrein langs de AB-weg waarin het project eind 2015 opgeleverd dient te worden. Om deze planning te realiseren dient een aantal stappen c.q. processen parallel te lopen en elkaar snel op te volgen.

Door deze werkwijze worden bepaalde risico's genomen met een bepaalde waarschijnlijkheid van optreden die in kosten en tijd uit te drukken zijn. De belangrijkste risico's zijn o.a.:

- Aanpassing van K&L en door een korte voorbereiding c.q. uitvoeringsperiode dat het verleggen van K&L niet op tijd gereed is
- Een verhoogd risico in de afstemming van raakvlakken tussen verschillende partijen

Resultaat variant 1

Bij het optreden van risico's betekent dit, dat de oplevering van eind 2015 naar verwachting met **40** weken vertraging zal plaats vinden. Dit is in geld uitgedrukt [REDACTED] (= tijdsrisico's). Het totaal verwacht optredend risico bedraagt [REDACTED]

Variant 2b (2015)

Variant 2b is het busbaanontwerp met de busbaan in de Schipholdijk waarbij de verlegging van de Fokkerweg noodzakelijk is. Ook hier geldt dat de planning eind 2015 moet sluiten.

In de planning worden ook risico's genomen met een bepaald gevolg voor de kosten en tijd. Belangrijkste risico's zijn:

- Extra ontwerp- / engineeringwerkzaamheden waardoor start uitvoering mogelijk vertraagt
- Diverse stakeholders o.a. waterschap/gemeente die niet akkoord gaan met deze variant
- Een bestemmingsplanwijziging die doorlopen moet worden
- Grondverwervingstraject

Resultaat variant 2b

Ook hier wordt uitgegaan dat er risico's optreden met een middel en grote tijdsimpact. Het resultaat van de analyse is dat de oplevering eind 2015 waarschijnlijk met 65,1 weken vertraging zal plaats vinden. Uitgedrukt in geld is dit een bedrag van [REDACTED] (indicatief). Het totale risico van deze variant bedraagt € [REDACTED]

Variant 2b (2016)

Het busbaanontwerp blijft hetzelfde echter de geforceerde planning wordt losgelaten.

In deze planning worden minder risico's genomen en wordt er meer tijd genomen om zaken goed uit te zoeken en af te ronden. Hierdoor zijn de risico's die zich kunnen voordoen van heel andere orde wat gevolgen heeft voor de kosten en tijdigheid. Risico's die zich kunnen voordoen zijn meestal uitvoeringsrisico's o.a.:

- Onstabiel grondlichaam
- Vondsten in de grond enz.

Resultaat variant 2b (2016)

Door de grote (tijds)risico's te mijden (voor zover mogelijk) blijven er middel tot kleine risico's over die slecht beperkte impact hebben op de tijd. Het resultaat is dat de oplevering plaatsvindt in het derde kwartaal 2016 maar met een beperkte waarschijnlijke vertraging namelijk 15,1 weken. Uitgedrukt in geld is dit een bedrag van € [REDACTED]. Hier is het totaal voorziene risico € [REDACTED]

Met opmaak: Markeren

Met opmaak: Markeren

Resume varianten

Criterion	Variant 1: Schipholterrein	Variant 2b: Verlegging Fokkerweg	Variant 2b: Verlegging Fokkerweg
Oplevering	2015	2015	3 ^e kwartaal 2016
Vertraging	40 wkn	65,1 wkn	15,1 wkn
Risicoprofiel	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
Totaal Risico pot	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

Indien we vast willen houden aan de opleverdatum eind 2015 dan blijkt uit deze analyse variant 1 het laagste risico heeft. Het lage risico is te verklaren uit het feit dat variant 1 reeds tot VO+ niveau is uitgewerkt in tegenstelling tot variant 2b op SO niveau. Uit deze analyse blijkt ook dat het niet verstandig is om variant 2b met oplevering eind 2015 door te zetten. Deze variant creëert zodanig veel risico's dat het verstandiger is om voor variant 2b uit te gaan van een opleveringsdatum 3^e kwartaal 2016. Het uitstellen van het project met 9 maanden zorgt er voor dat er minder risico's optreden en levert fictief [REDACTED] op (= verschil risicoprofiel kolom 2 en 3; [REDACTED]). Dit bedrag is beduidend hoger dan de kosten die voortkomen uit een jaar vertraging van de oplevering (namelijk [REDACTED]).

Notitie kostenverschillen, kostentoedeling en de dekking van de verschillende onderdelen.

Inleiding

Met deze notitie wordt u geïnformeerd over de kostenontwikkeling van het project "Busbaan Schiphol-Oost noordelijk deel". In de notitie staan een vijftal thema's centraal:

- De herijking van de kostenontwikkeling fase 2.
- De onderverdeling naar subsidiabele en niet subsidiabele projectkosten.
- Kwaliteitsverbeteringen
- In de ramingen gehanteerde eenheidsprijzen
- Dekking van de verschillende onderdelen

Kostenontwikkeling fase 2

Gedurende de afgelopen periode zijn de eerder genomen scopewijzigingen (d.d. 18 december 2013) verwerkt in de diverse VO's en bijbehorende VO-ramingen voor fase 2 van het project. Op basis van de op 17 januari 2014 beschikbare gegevens is in de stuurgroep van 24 januari een beeld geschetst van de kostenontwikkeling van "Busbaan Schiphol-Oost noordelijk deel".

Sindsdien zijn de VO-ramingen verder verfijnd en wordt toegewerkt naar het DO voor fase 2 op basis waarvan medio mei een subsidieaanvraag voor het project bij de Stadsregio gedaan kan worden.

Bovenstaande tabel van deze notitie is opgenomen, geeft per onderdeel de kostenontwikkeling weer. De meest opvallende kostenontwikkeling betreft:

- de kostendaling [REDACTED] voor kosten K&L derden KLM (- 93%);
- de kostendaling van [REDACTED],- voor periferie hek, slagbomen
- beveiligingstourniquet (81% daling) en
- het niet meer opnemen van de verbouwkosten van gebouw 101 als gevolg van de eerder genomen besluit tot scopewijziging.

Over de gehele lijn zijn de totaal voorziene bouwkosten met [REDACTED] - (18%) gedaald van [REDACTED] naar [REDACTED]. Deze daling wordt verklaard door de genomen scopewijzigingen en verdere verfijning van de ramingen. In de stuurgroep van eind januari werd nog een kostendaling van [REDACTED] gemeld. Eveneens is er een daling in de Engineeringskosten van [REDACTED]. Procentueel komen de VAT kosten daarmee op [REDACTED] te liggen (t.o.v. 14,9% ten tijde van de eerste raming). De risicoreservering is procentueel gestegen van 20,2% naar 21,8% maar in totale omvang gedaald van [REDACTED] naar € [REDACTED]. Een verklaring hiervoor ligt in het feit dat een aantal projectonderdelen is uitgewerkt tot op DO-niveau (10% onvoorzien) maar het overgrote deel nog tot VO-niveau is uitgewerkt (25%).

- **Onderverdeling naar subsidiabele en niet-subsidiabele onderdelen**

Op basis van de aangeleverde ramingen is een eerste doorvertaling gemaakt naar de A,B en C-categorisering (dit betreft de basis voor de toewijzing van de kosten naar de verschillende partijen). De laatste periode is benut om duidelijkheid te krijgen over de subsidiabiliteit van de bedragen die in categorie B waren opgenomen. Met name rond de kabels en leidingen (zowel van derden als van Schiphol) is dit aangetoond.

In de categorie C zijn ten laste van Schiphol de kosten voor kwaliteitsverbeteringen aan de doorlaatpost 2 en kosten voor het saneren van vervuilde grond op het tracé opgenomen. Daarnaast is er de verwachting dat er door kabelpartijen [REDACTED] bijgedragen zal worden.

Verschillen in de totalen in bovenstaande tabel worden veroorzaakt door afrondingen.

Kwaliteitsverbeteringen

In de ontwerpen en ramingen van parkeervoorziening P57 zijn nog bepaalde elementen opgenomen die als kwaliteitsverbetering bestempeld kunnen worden. Voorbeelden hiervan zijn het aanbrengen van Inox paaltjes in plaats van het aanbrengen van (herbruikbare) rood-witte afzetpalen of het aanbrengen van zwarte banden en tegels in plaats van de standaard grijs betonnen tegels. Deze kwaliteitsverbeteringen zijn opgenomen in categorie B.

In een eerdere stuurgroep is vastgesteld dat voor de subsidiabiliteit uitgaan wordt van het huidige kwaliteitsniveau. Bij nieuwe infrastructuur wordt uitgegaan van sobere en functionele materialen en de daarbij behorende kosten. Dit geldt ook voor het kwaliteitsniveau, de subsidiabiliteit is van toepassing op de huidige kwaliteit en niet om te voldoen aan nieuwe (hogere) kwaliteitsnormen.

Gehanteerde eenheidsprijzen

Bij de beoordeling van de ramingen is geconstateerd dat er door Heijmans soms hoge eenheidsprijzen (op basis van een raamovereenkomst) worden gehanteerd. Op het totaal blijkt de raming circa [REDACTED] te liggen boven de door de Stadsregio Amsterdam geverifieerde eenheidsprijzen. Enkele voorbeelden van posten waar fors hogere eenheidsprijzen voor gehanteerd worden: grond afvoeren [REDACTED] frezen asfalt [REDACTED] of leveren asfalt (tussen de [REDACTED] en [REDACTED]). Overigens zijn er ook voorbeelden van eenheidsprijzen die fors lager zijn dan geverifieerd.

Het verdient aanbeveling om voor dit project een duidelijk onderscheid te maken tussen de kosten die binnen een raamovereenkomst vallen en kosten die nog open liggen. Kosten voor werkzaamheden air-side vallen binnen een raamovereenkomst en bieden weinig ruimte voor onderhandeling. Via kostendeskundigen binnen Schiphol kunnen aangeboden prijzen ter discussie gesteld worden. In een uiterst geval kan er bij de toetsing van de subsidiabele kosten gekozen worden om de aangeboden prijzen niet te accepteren en meer marktconforme prijzen subsidiabel te achten. Dit geldt voor kosten gemaakt aan het land-side deel van het project. Om nu voortgang te behouden wordt geadviseerd dit in de DO-fase en de DO-ramingen mee te nemen.

Dekking van het project

Op basis van de op dit moment berekende subsidiabele bouwkosten, inclusief VAT en onvoorzien van circa € [REDACTED], kunnen de Stadsregio Amsterdam en de Provincie Noord-Holland vaststellen dat zij op basis van de eerder gemaakte afspraken een dekking kunnen genereren van circa € [REDACTED] inclusief VAT16% en Onvoorzien (10%). Deze dekking is gebaseerd op de vastgestelde subsidiabele kosten.

Ongedekt is nu nog € [REDACTED]. Dit bedrag wordt veroorzaakt doordat op dit moment nog [REDACTED] % onvoorzien wordt gehanteerd in de ramingen ten opzichte van het standaard percentage van [REDACTED] %. Bij een vergelijkbare berekening in november lag het nog ongedekte bedrag op € [REDACTED]. In de nadere uitwerking van het project zal het percentage onvoorzien lager worden en daarmee zal naar verwachting alle projectkosten.

Ook dient vermeld te worden dat de genomen scopewijzigingen betreffende de baan (nabij P57 en de keuze voor het verleggen van het tracé van de Amsterdam Bataviaweg naar de Fokkerweg) zorgen voor frictiekosten van [REDACTED]. In een eerdere stuurgroep is afgesproken dat deze subsidiabel geacht

Voetnoot: Fase 1 = Brugstraat, Fase 2 = functie vrijmaken deelgebied 1, Fase 3 = functie vrijmaken deelgebied 2 en realisatie busbaan

worden. Op basis van de "standaard" berekening die voor deze exercitie is toegepast vallen deze nog in de ongedekte kosten.

Beschouwing en Conclusie

Op basis van een vergelijking van de ramingen uit december 2013 en de verder verfijnde kostenramingen uit februari 2014 kan opgemerkt worden dat de bouwkosten van de onderdelen binnen de projectfase 2 zijn gedaald met [REDACTED] (18%) ten opzichte van december 2013. Dit is met name veroorzaakt door een forse kostendaling van kabels en leidingen derden. Op dit moment is er nog sprake van een risicoreservering van 21,8%. Bij het opstellen van een DO en een DO-raming zal dit percentage fors teruggebracht worden.

Ten behoeve van de kostenverdeling is een slag gemaakt bij de beoordeling van de twijfel subsidiabele kosten richting subsidiabel en niet subsidiabel. Op dit moment zijn er nog een aantal elementen in de ontwerpen en ramingen die uitgaan van een kwaliteitsverbetering en daardoor niet (geheel) subsidiabel zijn.

Ook blijkt er een fors verschil [REDACTED] in de door Heijmans gehanteerde eenheidsprijzen en de door de Stadsregio Amsterdam gehanteerde eenheidsprijzen te bestaan. Dit wordt in de DO-fase verder te verfijnd.

Tot slot is aangegeven dat op basis van de op dit moment berekende subsidiabele bouwkosten, inclusief VAT en onvoorzien van circa [REDACTED] de Stadsregio Amsterdam en de Provincie Noord-Holland kunnen vaststellen dat zij op basis van de eerder gemaakte afspraken een dekking kunnen genereren van circa [REDACTED] (inclusief VAT16% en Onvoorzien (10%). Het ongedekte deel wordt voornamelijk veroorzaakt door het nog hoge percentage voor onvoorzien.

Notitie; Organisatie HOV- Project Schiphol Oost. (def- 3- 3- 2014)

Inleiding

Deze notitie legt de status quo van de organisatie vast en bouwt voort op de eerdere stuurgroep notitie "risicoverdeling en subsidietraject". Tevens stelt het een aantal processtappen voor om tot realisatie te komen.

Scope (uit te voeren activiteiten)

Het project heeft tot doel een busbaan te realiseren over Schiphol Oost. De definitieve scope wordt vastgesteld door de stuurgroep. De verwachting is dat de definitieve scope en kostenverdeling in juni 2014 kan worden vastgesteld (zie voor een toelichting SG- Notitie Voortgang en Planning 3 maart 2014). Voor fase 2 zal dit gebeuren op basis van DO niveau en voor fase 3 op VO niveau. Voor fase 2 gaat het dan om zowel de kostenverdeling als het kostenniveau.

De meerkosten die voortkomen uit wijzigingen na de vaststelling van de scope komen in principe voor rekening van de partij die de wijziging wenst. Alle scopewijzigingen worden voorgelegd aan de stuurgroep. De stuurgroep bepaalt of de scopewijziging wordt doorgevoerd en hoe uiteindelijk de meerkosten van een dergelijke wijziging worden verdeeld. Er worden aparte afspraken gemaakt indien de scopewijziging noodzakelijk is als gevolg van optredende risico's.

Projectfases busbaan Schiphol- Oost noordelijk deel

Het project bestaat uit drie fases:

Fase 1: Aanpassing Brugstraat

Dit onderdeel is uitgevoerd. Momenteel vindt de accountantscontrole plaats en zal de afrekening met Schiphol plaatsvinden.

Fase 2: Functievrij maken van trajectdeel 1

1. Herinrichting parkeerplaatsen P57 en OCC
2. Verplaatsen doorlaatpost 2
3. Verplaatsen K&L (trajectdeel 1)

Deze werkzaamheden zullen worden uitgevoerd door Schiphol. De grens van trajectdeel 1 en 2 komt grofweg overeen met de eigendomsgrens van Schiphol; het betreft dus werkzaamheden die Schiphol zelf aan haar eigendommen verricht. Trajectdeel 1 loopt vanaf de aansluiting Hendrik Walaardt Sacrestraat tot de voormalige rotonde achter de bestaande doorlaatpost. Trajectdeel 2 loopt vanaf net voor de voormalige rotonde langs de Fokkerweg tot de aansluiting met de aansluiting Ringdijk. Deze grens is mede ingegeven door de verlegging Schiphol K&L tracés en die van derden. De definitieve projectgrenzen zullen nader afgestemd worden.

Fase 3: Aanleg busbaan

1. Functievrijmaken (trajectdeel 2) waaronder Verplaatsen K&L
2. Aanleg Busbaan trajectdelen 1 en 2.

PNH is verantwoordelijk voor het totale projectmanagement.

Organisatie van de financiën.

De provincie Noord-Holland is verantwoordelijk voor het verkrijgen van voldoende geld om het project te financieren. De belangrijkste financieringsbron is SRA die grofweg 95 % van de subsidiabele kosten financiert. Voor fase 1, Brugstraat, is de subsidiebeschikking gegeven en vindt momenteel de finale afrekening plaats. Voor fase 2 zal een kort beslisdocument worden opgesteld voor de promotie van de planstudiefase direct naar de realisatiefase. SRA heeft aangegeven dat dit kan plaatsvinden indien alle ramingen zich op DO niveau bevinden. De huidige kwaliteit is wel zodanig dat een promotie van de planstudiefase naar de planuitwerkingsfase mogelijk is.

Voor fase 3 zal na het vaststellen van het VO (en daarmee een bepaling van de variant) een beslisdocument worden opgesteld. De provincie zal daarin SRA vragen om het project te promoveren van de planstudie naar de planuitwerkingsfase. Fase 3 zal als een D&C contract op de markt worden gezet. Na gunning aan de aannemer zal het project worden gepromoveerd naar de realisatiefase.

Op basis van de huidige stukken zal de provincie het project opwaarderen waarna provinciale staten financiën beschikbaar stelt voor de uitvoering van het project.

Betaling werkzaamheden Schiphol

Voor de betaling van de door Schiphol gemaakte kosten in fase 2 (zoals inzet van eigen personeel, inhuur adviesbureaus t.b.v. toetsing) zal er vanuit de provincie een subsidie beschikbaar worden gesteld. De relatie tussen PNH en Schiphol voldoet aan de definitie van subsidie in de Awb, wat impliceert dat alleen het subsidie-instrument openstaat voor het rechtmatig ter beschikking stellen van financiële middelen aan Schiphol voor dit project. Het project is wel van algemeen belang en geschiedt in het kader van de rol als verantwoordelijke voor de infrastructuur binnen PNH.

Om dit intern de provincie te realiseren is de keizerlijke weg om PS te laten besluiten een wettelijk voorschrift vast te laten stellen dat regelt voor welke activiteiten subsidie kan worden verstrekt. In de praktijk wordt dit als overdreven ervaren om voor één project een provinciale uitvoeringsregeling vast te stellen, vandaar dat voor dit project de vermelding in de begroting de koninklijke weg is. Dit zou met de provinciale opwaardering van het project direct meegenomen kunnen worden. De proceduretijd bedraagt 12 weken.

Bij subsidie zal Schiphol een aanvraag moeten indienen bij PNH. De basis hiervoor zal het DO voor fase 2 zijn. Naast een subsidiebeschikking (= een eenzijdige besluit) wordt voorgesteld om een uitvoeringsovereenkomst op te stellen (= wilsovereenstemming). In de uitvoeringsovereenkomst dienen zaken als omgaan met risico's en verantwoording vastgelegd te worden.

Omgaan met risico's in fase 2

Binnen het project geldt dat alle risico's die optreden binnen de vastgestelde scope voor rekening komen van het project (zowel in fase 2 als 3). SRA, de belangrijkste financier van dit project, hanteert het uitgangspunt dat zij in haar subsidieberekening standaard een risicoreservering van 10 % hanteert.

Voor fase 2, waar Schiphol de werkzaamheden ter hand neemt geeft Schiphol aan dat zij, gezien het karakter van de werkzaamheden, absoluut geen financiële risico's wil lopen. SRA en de PNH willen van hun kant voorkomen dat er een ongedekte cheque wordt afgegeven.

De uitwerking van de Schiphol werkzaamheden zal plaatsvinden tot aan DO niveau, met een risico inschatting van 10 %. Daarmee lijkt het risico voor overschrijding minimaal. De kans blijft echter bestaan dat er risico's zijn (zoals NGE) die als zij optreden grote effecten hebben. De beschikbare risicoreservering (10% budget) zou dan niet voldoende kunnen zijn. In de uitvoeringsovereenkomst zal daarom de volgende afspraak worden vastgelegd.

1. Schiphol werkt het ontwerp van fase 2 verder uit naar DO. Daarmee is het theoretisch risico terug gebracht tot 10 %
2. Bij de uitvoering van de werkzaamheden houdt Schiphol een dossier bij van optredende risico's. Wanneer er een gerede kans bestaat dat het standaard risico percentage boven de 10% uitkomt zal Schiphol in samenspraak met de overall projectleider een voorstel doen naar de stuurgroep voor additionele financiering
3. Als naar oordeel van de stuurgroep voldoende getracht is de risico's te beheersen en er dus een geval is van overmacht zullen de provincie en Stadsregio nadere afspraken maken over de subsidiabiliteit.

Notitie stand van zaken organisatie van de communicatie HOV-Oost, Noordelijke deel

1. Inleiding

Deze notitie beschrijft de stand van zaken rondom de organisatie van de communicatie voor het project HOV-Oost voor de Ontwerp- en Realisatiefasen van het project. De notitie is tot stand gekomen in overleg met communicatieadviseurs van Stadsregio Amsterdam (SRA), Schiphol, gemeente Haarlemmermeer en de Provincie Noord-Holland (PNH).

2. Organisatie

Eind 2013 is de werkgroep communicatie HOV-Oost opgericht. Leden zijn naast provincie Noord-Holland – de communicatieadviseurs van Stadsregio Amsterdam, de gemeente Haarlemmermeer en Schiphol. Mogelijk sluiten ook de communicatieadviseurs van KLM en Schiphol Telematic binnenkort aan.

De werkgroep communicatie is twee keer bijeen geweest. Naast een bezoek aan het tracé, zijn de risico's voor de communicatie in kaart gebracht en is een doelgroepanalyse uitgewerkt. Resultaat is een concept communicatieplan HOV-Oost. Daarbij is uitgegaan van het huidige door de Stuurgroep vastgestelde tracé. Het communicatieplan HOV-Oost wordt in april aan de Stuurgroep voorgelegd.

Werkgroep communicatie werkt in opdracht van de projectmanager van de PNH en sluit aan bij het projectgroep overleg.

3. Opdracht

De werkgroep verzorgt de interne en externe (bouw)communicatie over HOV-Oost onder regie van de provincie. Daarnaast zorgt de werkgroep voor de interne afstemming van de communicatie richting partners. De provincie verzorgt alle contacten met de media.

Publiekscommunicatie valt buiten de scope van het project. Onder publiekscommunicatie wordt verstaan het promoten van belang van HOV-Oost voor de regio. De werkgroep communicatie ziet dit als projectoverstijgende communicatie. Publiekscommunicatie wordt door SRA opgepakt.

- De regievoering voor de communicatie HOV-Oost ligt in alle fasen bij de provincie Noord-Holland.
- In Fase 2 'functievrijmaken' (waaronder verplaatsen doorlaatpost en verleggen K&L) vinden diverse werkzaamheden plaats die Schiphol coördineert en laat uitvoeren. Daarom neemt Schiphol in Fase 2 de coördinatie/aansturing van de communicatie op zich. Uiteraard in afstemming met de provincie en de hele werkgroep communicatie HOV-Oost.

De werkzaamheden aan de nieuwe busbaan hebben impact op de omgeving. De communicatie is met name gericht op de bedrijven, werknemers en bezoekers van de bedrijven die direct aan de busbaan liggen, en mensen die op Schiphol werken. Daarnaast heeft de werkgroep verschillende

belanghebbenden in kaart gebracht die geïnformeerd moeten worden, zoals Connexion, gemeentes, intermediairs en de pers.

4. Bouwcommunicatie

De provincie heeft een nieuwe werkwijze, als het gaat om infrastructurele projecten. De aannemer ontzorgt verschillende taken waaronder de bouwcommunicatie naar de omgeving.

De aannemer stemt de bouwcommunicatie af met de interne partners en zorgt voor tijdig informeren. De werkgroep communicatie behoudt vanzelfsprekend de regierol. De provincie blijft communiceren vanuit haar eigen naam (briefpapier, advertenties).

5. Communicatietermijnen: de 6, 4, 2 regel

De aannemer dient zich te houden aan vooraf met de provincie afgestemde communicatietermijnen. Indien de aannemer voorziet dat doelgroepen voor bouwcommunicatie hinder kunnen ondervinden van de werkzaamheden, dan meldt de aannemer dit ten minste 6 weken voorafgaand aan de werkzaamheden.

In geval er geen sprake zal zijn van verkeershinder, maar mogelijk wel van bouw- en omgevingshinder dan houdt de aannemer een communicatietermijn aan van in elk geval 4 weken. Gaat het om het informeren van doelgroepen over de werkzaamheden dan houden we een termijn aan van 2 weken.

6. Vervolgstappen

De werkgroep communicatie HOV-Oost zal zoveel mogelijk gebruik maken van bestaande middelen en kanalen van de betrokken partners. Zodra de aanleg van de busbaan in een DO is vastgelegd, en de aannemer is aangesteld, wordt het personeel van de aangrenzende bedrijven/instanties en geïnteresseerden uitgenodigd voor een informatiebijeenkomst.

7. Voorgesteld besluit.

De stuurgroep wordt verzocht akkoord te gaan met de voorgestelde werkwijze en van de werkgroep communicatie.

SG- Notitie Voortgang en Planning 03 maart 2014

Deze notitie geeft de planning voor het komende half jaar op hoofdlijnen weer.

1. Maart 2014;
 - a. Bestuurlijk
 - i. GS besluit tot kredietaanvraag
 - ii. Opstellen uitvoeringsovereenkomst/ subsidiebeschikking
 - iii. Overeenstemming kredietverlening Schiphol tbv VAT kosten.
 - iv. Overeenstemming met waterschap over mogelijkheid oplossingsrichting
 - b. Fase 2
 - i. Verificatie VO bij stakeholders
 - c. Fase 3
 - i. Technische uitwerking alternatief
 - ii. Opzetten noodzakelijk onderzoek
 - iii. Helderheid over wensen en conflicten diverse stakeholders (incl gemeente)
 - iv. Start bestemmingsplan wijzigingen
 - v. Start overdracht gronden in beheer van KLM naar project.

Stuurgroep 11 April; Vaststellen uitvoeringsovereenkomst, voortgang en risico's, vaststellen communicatieplan.

2. April/mei;
 - a. Bestuurlijk
 - i. GS akkoord PNH, krediet aanvraag Provinciale Staten.
 - b. Fase 2;
 - i. Uitwerking naar DO niveau
 - ii. Opzetten kostenverdeling
 - c. Fase 3.
 - i. Opleveren VO incl eerste indicatieve ramingen
 - ii. Start met het opstellen van het D&C contract

Stuurgroep eind mei; Kostenverdeling fase 2 op basis DO; Accordering financiële bijdrage directie Schiphol.

3. Juni 2014;
 - a. Bestuurlijk
 - i. Beschikbaarheid krediet PNH;
 - ii. Subsidieverlening aan Schiphol.
 - iii. Start opwaardering project binnen SRA van planstudie fase naar realisatiefase voor project fase 2
 - b. Fase 2
 - i. Contractering Aannemers
 - c. Fase 3.
 - i. Afronden VO incl raming

- ii. Opstellen vergelijking alternatief 1 en 2
- iii. Opstellen aanbestedingsstrategie

Stuurgroep begin juli; Keuze alternatief fase 3.

- 4. Juli- september;
 - a. Bestuurlijk
 - i. Voorbereiden bijeenkomst start werkzaamheden
 - ii. Opwaardering binnen SRA van verkenning planstudiefase naar planuitwerkingsfase voor project fase 3

September Startbijeenkomst uitvoering project.

Naam overleg HOV Schiphol Oost
Locatie Haarlem, Houtplein 1.01 oost

Datum 11 april 2014
Tijdstip begin: 13.30 eind: 15.00

Uw contactpersoon

Agenda

1|1

1. Opening en mededelingen
2. Verslag van 3 maart 2014
Bijlage: Verslag Stuurgroep HOV Schiphol Oost 3 maart 2014
3. Planning
Bijlage: SG-planning 10-04-14
4. Oversteekplaatsen busbaan P57
Mondelinge toelichting
5. Voortgang ontwerp
Bijlage: SG-notitie Ontwerp Schipholdijk
6. De VAT bijdrage
Mondelinge toelichting
7. Volgende vergadering,
Voorstel: 27 mei 09:30 uur in Haarlem
8. Rondvraag en sluiting

SG- Notitie Voortgang en Planning 10 april 2014

In de bijlage van deze notitie wordt een overall planning op hoofdlijnen gegeven. Daaruit blijkt dat het project eind augustus 2016 gereed kan zijn. Onderstaande data gaan uit dat Schiphol haar uitwerking voort zet. De tijdige beschikbaarheid van financiën om de voorbereidende werkzaamheden uit te kunnen voeren staat onder druk. Naar verwachting gaat voor fase 2, bij niet beschikbaar zijn van financiën de onderdelen met * aangegeven naar achteren. De uitloop die er in de besluitvormingsfase zal zijn, heeft vooralsnog geen consequenties voor de einddatum van het gehele project.

De belangrijkste stappen met de bijbehorende einddata;

Besluitvorming stuurgroep

- **Overeenstemming uitvoeringsovereenkomst 2014** 04- 06-
- **Kostenverdeling (definitieve Raming DO+) Fase 2* 2014** 04- 07-
- **Keuze voor Alternatief Fokkerweg of AB weg(Fase 3) 2014** 04- 07-
- **Vaststellen Afspraken (kostenverdeling - B&O) * 07- 2014** 04-
- **Contract & aanbesteding keuze fase 3 2014** 17- 07-
- **Subsidieverlening aan Schiphol 2014** 17- 07-

Bestuurlijke Besluitvorming SRA

- **Opwaardering project (Initiatiefase - Planfase) Fase 3 09- 2014** 04-
- **Opw. project I- fase naar Uitvoeringsfase (Subsidie) t.b.v. fase2* 2014** 04- 09-
- **Opw. project P- fase naar Uitvoeringsfase t.b.v. fase3 2015** 01- 06-

VAT Subsidie beschikking Schiphol (voorbereiding)

- **GS Staf** **14-04-**
2014
- **GS** **22-04-**
2014
- **VAT Subsidie aan Schiphol** **08-05-**
2014
- **Betaling VAT Subsidie** **22-05-**
2014

Bestuurlijke Besluitvorming PNH Financiering project

- **GS- Staf** **12-05-**
2014
- **GS** **20-05-**
2014
- **Cie. M&W** **12-06-**
2014
- **PS** **23-06-**
2014
- **Subsidie beschikking aan Schiphol** **11-07-**
2014

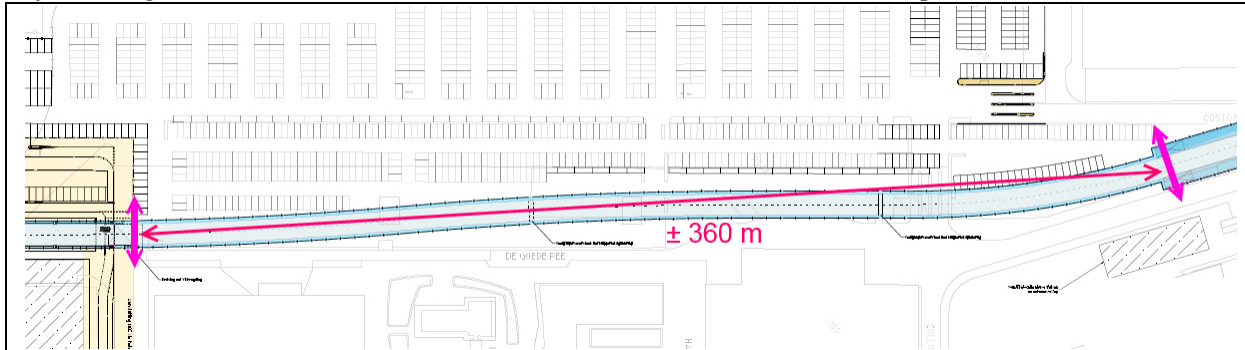
Stuurgroepnotitie Oversteekplaatsen busbaan P57

(11 april 2014)

Inleiding

In de stuurgroep van 3 maart 2014 is de oversteekbaarheid van de busbaan op P57 behandeld. Door de komst van de busbaan wijzigen de looproutes voor de circa 1.000 medewerkers / bezoekers die gebruik maken van P57 om (onder andere) de KLM-gebouwen 133, 101, 102 (Convair), 107 en restaurant Wings te bereiken, zie afbeelding 1.

Afbeelding 1. Situatie met busbaan, leidend tot 360 m tussen oversteekplaatsen



Vertegenwoordigers van de kantoren, waaronder KLM en Sodexo, hebben aangegeven de toename in loopafstand te groot te vinden en verzoeken om twee extra gelijkvloerse oversteeken te realiseren. Schiphol geeft aan een doorsteek wenselijk te vinden.

De stuurgroep heeft onderkend dat door de aanleg van de busbaan de toegankelijkheid van de kantoren en recreatiefaciliteit verslechtert en dat hiervoor een adequate oplossing gevonden dient te worden. De projectgroep is hierop de afgelopen maand bezig geweest met het nader analyseren van de noodzaak en van verschillende oplossingsrichtingen. In dit proces is samen opgetrokken met Schiphol en KLM. In deze notitie zijn de uitkomsten van dit proces uiteengezet.

Probleemanalyse

Er kan onderscheid worden gemaakt in gebouwen ten westen van Stationsplein, die voor parkeren volledig zijn aangewezen op P57 (categorie 1: KLM-gebouwen 101, 102-Convair, 107, 144 en restaurant Wings). Daarnaast zijn er gebouwen ten oosten van Stationsplein, die voor parkeren grotendeels (85-90%) zijn aangewezen op P57 (categorie 2: gebouw 133, Tristar). Verder zijn er nog de gebouwen die buiten de 360m-zone van de oversteken vallen, zoals bijvoorbeeld het Constellation-gebouw. De loopafstand voor deze gebouwen zal niet of nauwelijks toenemen.

In de huidige situatie hebben parkerende automobilisten een loopafstand van gemiddeld circa 160 m tussen parkeerterrein P57 en de gebouwen in categorie 1, en 225 m voor categorie 2.

Vanwege de busbaan nemen de genoemde loop afstanden toe. In tabel 1 staan de loopafstanden vergeleken voor 3 situaties, uitgaande van een parkeerdruk van 80-100% (waardoor niet alle automobilisten vlakbij een oversteek kunnen parkeren, zie ook bijlage 3):

1. huidige situatie, categorie 1-2-3;
2. situatie met busbaan zonder extra oversteken, categorie 1-2-3;
3. situatie met busbaan en een extra kruising, categorie 1-2-3.

Tabel 1. Vergelijking loopafstanden*

Categorie	Gebouwingang	Huidig	Busbaan	Toename	Busbaan + kruising	Toename
1	1 107	138	259	121	232	94
	2 Wings	129	272	143	192	63
	3 Convair	121	296	175	177	56
	4 101-Z	135	360	225	139	4
	5 101-ZO	166	385	219	170	4
	6 101-NO	173	367	194	209	36
	7 144-Z	198	306	108	275	77
	8 144-NO	236	253	17	236	0
	Gemiddeld	<i>162</i>	<i>312</i>	<i>150</i>	<i>204</i>	<i>42</i>
2	9 Tristar-Z	214	379	165	271	57
	10 Tristar-N	207	426	219	211	4
	11 Tristar-NO	194	387	193	258	64
	12 133-Z	233	360	127	310	77
	13 133-N	277	294	17	277	0
	Gemiddeld	<i>225</i>	<i>369</i>	<i>144</i>	<i>265</i>	<i>40</i>
3	14 Constellation	229	246	17	229	0

* De weergegeven afstanden zijn indicatieve gemiddelde afstanden tussen P57 en gebouwingangen, zie bijlage 3

De toename in scenario 2 (busbaan zonder extra kruisingen) bedraagt gemiddeld circa 150-175 m (afhankelijk van parkeerdruk). De toename in scenario 3 (busbaan met 1 extra kruising) bedraagt gemiddeld circa 50 m.

Om gevoel te krijgen bij de waarde van deze getallen, zijn hieronder de standaardwaarden uit de CROW-richtlijn ter referentie bijgevoegd. Voor de functie 'werken' is een loopafstand van 200-800 m normaal gezien acceptabel. De motivatie om eventueel een oversteek te maken komt voort uit het feit dat door de busbaan een achteruitgang ten opzichte van de huidige situatie ontstaat.

Afbeelding 2. Uitsnede CROW-norm loopafstanden bij parkeerterreinen

hoofdfunctie	acceptabele loopafstanden
wonen	100 meter
winkelen	200 - 600 meter
werken	200 - 800 meter
ontspanning	100 meter
gezondheidszorg	100 meter
onderwijs	100 meter

Oplossingsrichtingen

Inrichting kruising

In de stuurgroepnotitie van maart waren reeds 4 oplossingsrichtingen geïdentificeerd:

- gelijkvloerse kruising;
- voetgangersbrug;
- voetgangerstunnel;
- half verzonken tunnel.

Deze oplossingsrichtingen zijn de afgelopen maand nader verkend en met elkaar besproken en afgewogen, zie ook bijlage 1. De belangrijkste conclusies uit dit proces zijn als volgt:

- Gelijkvloers (solitair): voor PNH niet acceptabel vanuit (verkeersveiligheid)beleid en vanuit hoogwaardigheid van het openbaar vervoer. Zie bijlage 2 voor argumentatie vanuit de provincie;
- Brug: voor Schiphol niet gewenst vanwege comfort en landschap;
- Tunnel: vanuit Schiphol niet gewenst vanwege comfort en sociale veiligheid;
- Half verzonken: vanuit Schiphol niet gewenst vanwege landschap en ruimtebeslag.

Aantal kruisingen

Tijdens de overleggen in de afgelopen maand zijn de volgende standpunten ten aanzien van het aantal kruisingen gedeeld:

- KLM wenst naast de bestaande 2 extra oversteken, om de huidige kwaliteit van de parkeergelegenheid zoveel mogelijk te behouden.
- Schiphol wenst 1 à 2 extra gelijkvloerse oversteken.
- Provincie Noord-Holland en SRA wensen geen (zo min mogelijk) additionele kruisingen toe te passen.
 - Solitair uitgevoerde gelijkvloerse uitgevoerde oversteken voor langzaam verkeer zijn niet acceptabel (zie bijlage 2);
 - Meerdere gelijkvloerse oversteken op korte afstand zijn niet acceptabel vanwege toenemende kans dat mensen over de busbaan gaan lopen. De afstanden tussen de oversteken wordt (circa 100 m) waardoor mensen (bij gelijkvloerse overstek) hiertoe verleid kunnen worden.

Daarnaast zou de stuurgroep zichzelf de vraag moeten stellen of (meerdere) ongelijkvloerse kruisingen wenselijk zijn gezien toekomstvastheid. Het is onzeker hoelang P57 zijn huidige functie behoudt.

Resumé

In een eerder stadium is de scope van het busbaanontwerp voor fase 2 (gedeelte tussen Sacréstraat en doorlaatpost) bepaald. Naar aanleiding van het stuurgroepoverleg dd 3 maart is besloten om onderzoek te doen naar scope-uitbreiding met een extra voetgangerskruising met de busbaan als verbinding tussen P57 en de gebouwen aan de andere zijde van de busbaan. De afgelopen maand is samen met Schiphol en KLM gesproken over nut/noodzaak van een extra (solitaire) voetgangerskruising, inclusief mogelijke uitwerkingen. Hieruit zijn de volgende conclusies naar voren gekomen:

- Nut/noodzaak:
 - Theoretisch acceptabel: 200 - 800 m;
 - Toename loopafstand voor categorie 1 (gebouwen ten weste van stationsplein en binnen de oversteken toename 150 van gem 160 - 310);
 - Toename voor categorie 2 (gebouwen ten oosten van stationsplein en binnen de oversteken toename 145 van gem 225 - 370)
 - Effect 1 extra oversteek: 110 m minder lopen
- Inrichting kruising:
 - solitaire gelijkvloerse kruising niet acceptabel vanuit (verkeersveiligheid)beleid PNH en hoogwaardigheid openbaar vervoer (zie bijlage 2);
 - ongelijkvloerse kruising niet acceptabel voor Schiphol en KLM vanuit landschap, comfort, sociale veiligheid;
 - ongelijkvloerse kruising niet gewenst vanwege mogelijke kapitaalvernietiging door onzekerheid over toekomstige functie P57 (toekomstvastheid);
- Aantal kruisingen:
 - maximaal 1 kruising, vanwege verkeersveiligheid en toekomstvastheid.

Voorstel

De stuurgroep wordt verzocht om:

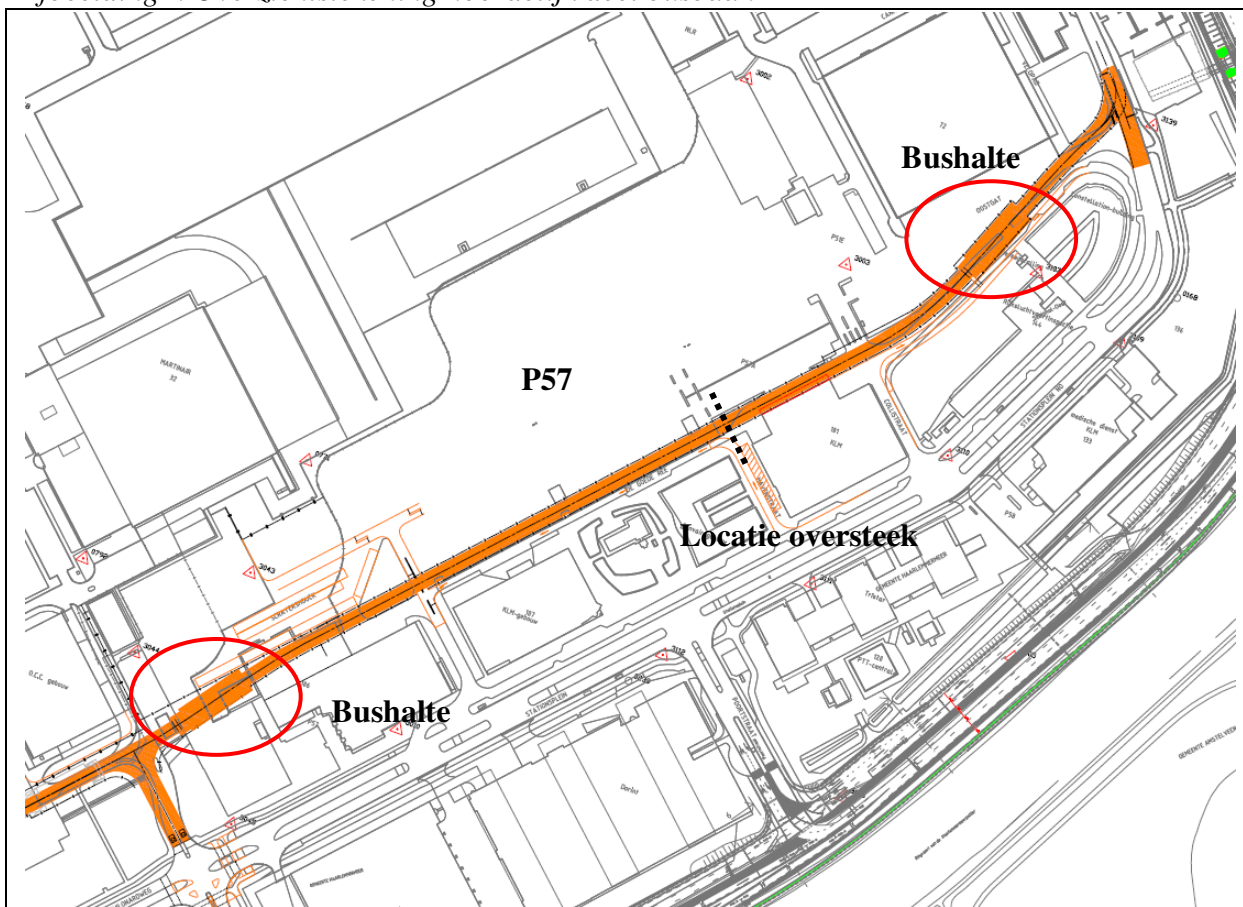
1. te onderkennen dat er geen kruisingsoplossing is die door alle partijen gedragen wordt;
2. te onderkennen dat de noodzaak voor een extra solitaire busbaankruising niet aanwezig is, gezien de beperkte loopafstanden in verhouding tot wat acceptabel is volgens standaard normen;
3. te onderkennen dat de handreiking vanuit SRA en de provincie om een half verdiepte doorgang te maken (ter compensatie van de verlengde loopafstand) niet een gewenste oplossing is;
4. te besluiten geen extra busbaanoversteek toe te passen, tenzij binnen een half jaar de casus Haarlemmermeer leidt tot heroverweging van het beleid geen solitaire langzaam verkeersoversteken toe staan (zie bijlage 2);
5. Schiphol te verzoeken om samen met de projectgroep dit besluit met KLM te communiceren.

Bijlage 1 – Weergave argumentatie uit discussie over inrichting extra voetgangerskruising

Inleiding

Het noordelijke deel van de busbaan (Walaardt Sacréstraat – doorlaatpost) vormt een afscheiding tussen het parkeerterrein P57 en de omliggende kantoren. In dit traject zijn twee bushaltes voorzien met een onderlinge afstand van 450 meter. Uit de stuurgroepnotitie 'oversteekplaatsen', d.d. 03-03-2014 is de conclusie getrokken dat de afstand tussen de bushaltes dusdanig groot is dat een extra voetgangersoversteek overwogen moet worden (zie afbeelding 1).

Afbeelding 1. Overzichtstekening noordelijk deel busbaan



Voor de vormgeving van de voetgangersoversteek zijn 4 varianten geïdentificeerd:

1. Gelijkvloerse voetgangersoversteekplaats (geregeld met VRI)
2. Voetgangersbrug
3. Half verzonken voetgangerstunnel
4. Verdiepte voetgangerstunnel

In deze notitie is een afweging gemaakt tussen de verschillende varianten.

Samenvatting

In deze notitie zijn vier verschillende varianten voor een voetgangersoversteek onderzocht:

1. Gelijkvloerse voetgangersoversteekplaats (geregeld met VRI)
2. Voetgangersbrug
3. Half verzonken voetgangerstunnel
4. Verdiepte voetgangerstunnel

De varianten zijn beoordeeld op 7 criteria.

Tabel I. Multicriteria-analyse voor de 4 varianten

criterium	variant 1 gelijkvloerse oversteek	variant 2 voetgangersbrug	variant 3 half verzonken voetgangerstunnel	variant 4 verdiepte voetgangerstunnel
kwaliteit HOV	-	+	+	+
verkeersveiligheid	--	+	+	+
sociale veiligheid	0	0	-	--
comfort voetgangers	-	--	+	--
complexiteit uitvoering	+	0	0	--
uitzicht	0	-	0	0
landschap	0	--	-	0
toekomstvastheid	0	-	--	-
kosten	■	■	■	■

Afwegingscriteria

Om een goede afweging tussen de varianten te kunnen maken, zijn de varianten beoordeeld op 7 relevante criteria. Daarnaast is een inschatting gemaakt van de kosten. De criteria worden hieronder kort toegelicht.

Kwaliteit HOV

In dit criterium is de doorstroming van het busverkeer beoordeeld. Wanneer het busverkeer hinder heeft van overstekende de voetgangers, leidt dit tot een lagere score.

Verkeersveiligheid

Wanneer conflicten tussen busverkeer en langzaam verkeer kunnen optreden, is dit negatief voor de verkeersveiligheid.

Sociale veiligheid

Bij het toepassen van (lange) voetgangerstunnels zonder doorzicht, ontstaat een lagere subjectieve veiligheid. De sociale veiligheid neemt hiermee af.

Comfort voetgangers

Aangezien op het Schipholterrein veel voetgangers met trolleys rondlopen, zijn trappen sterk ongewenst. Ook wanneer voetgangers regelmatig moeten wachten wordt op dit criterium negatief gescoord.

Complexiteit uitvoering

Bij dit criterium is geschat in hoeverre de realisatie van de variant risico's geeft ten aanzien van geld en tijd.

Landschap

Schiphol heeft in de gebiedsvisie opgenomen dat het gebied open en wijds moet zijn. Dit betekent dat er zo min mogelijk objecten aanwezig mogen zijn die het open karakter van het gebied verstoren.

Toekomstvastheid

De toekomstige functie van P57 is ongewis. Het is denkbaar dat het gebied (deels) wordt heringericht en wordt ingezet voor de bouw van hangars/kantoren. Hoe groter de investering voor een oversteek over de busbaan, des te groter is bij herinrichting van P57 de kapitaalvernietiging.

Uitzicht

Het uitzicht vanuit restaurant *Wings* op het vliegveld is een belangrijk criterium. Wanneer het uitzicht wordt belemmerd, leidt dit tot een negatieve score.

Beoordeling varianten

Gelijkvloerse voetgangersoversteek

Wanneer een gelijkvloerse voetgangersoversteek aangebracht wordt tussen de bushaltes, dient deze voor de veiligheid geregeld te zijn met VRI's i.c.m. akoestische signaalgevers. De bus heeft in de VRI-regeling absolute prioriteit.

Kwaliteit HOV

Ondanks dat de bus bij de regeling absolute prioriteit heeft, gaat de kwaliteit HOV met een gelijkvloerse voetgangersoversteek achteruit (-). Buschauffeurs zullen de snelheid bij het naderen van de oversteek aanpassen om de veiligheid van de voetgangers te kunnen garanderen, en af en toe kunnen verstoringen in het systeem optreden waardoor de bus niet of te laat wordt ingemeld en daardoor voor een rood licht moet wachten.

Score: -

Verkeersveiligheid

De gelijkvloerse oversteek geeft een conflictlocatie tussen het busverkeer en het langzaam verkeer (de voetgangers). Voetgangers bepalen vaak zelf wanneer zij het oversteken veilig achten, en laten zich hierbij niet altijd leiden door een verkeerslicht. Dit heeft sterk negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid; de ervaring leert dat hier regelmatig ongelukken gebeuren.

Score: --

Sociale veiligheid

Aangezien de voetgangersoversteek 'in de open lucht' gesitueerd is, heeft de oversteek geen negatieve gevolgen voor de sociale veiligheid (0).

Score: 0

Comfort voetgangers

Voetgangers dienen regelmatig op kruisend busverkeer te wachten. Dit heeft negatieve gevolgen voor het comfort (-).

Score: -

Complexiteit uitvoering

De oversteek is eenvoudig te realiseren (+). Ter plaatse van de oversteek dient markering te worden aangebracht en dient een verkeersregelinstallatie met akoestische signaalgevers te worden geïnstalleerd. Er zijn echter geen grondwerkzaamheden nodig.

Score: +

Uitzicht

Aangezien de voetgangersoversteek op maaiveld en zonder zichtbepalende objecten gerealiseerd wordt, heeft de oversteek geen negatieve gevolgen voor het uitzicht (0).

Score: 0

Landschap

Aangezien de voetgangersoversteek op maaiveld en zonder zichtbepalende objecten gerealiseerd wordt, heeft de oversteek geen negatieve gevolgen ten aanzien van de landschapsvisie (0).

Score: 0

Toekomstvastheid

De gelijkvloerse kruising heeft geen impact op het ontwerp van de busbaan. Wanneer de oversteek overbodig wordt door herbestemming van P57, is de kapitaalvernietiging zodoende gering.

Score: 0

Kosten

De kosten van de gelijkvloerse oversteek met VRI worden geschat op

Voetgangersbrug

Kwaliteit HOV

Doordat overstekend verkeer gescheiden wordt van het busverkeer, heeft realisatie van een voetgangersbrug een positief effect op de kwaliteit van het HOV (+). Het busverkeer hoeft niet af te remmen voor het langzame verkeer.

Score: +

Verkeersveiligheid

Doordat overstekend verkeer gescheiden wordt van het busverkeer, heeft realisatie van een voetgangersbrug een positief effect op de verkeersveiligheid (+). Ter plaatse van de oversteek ontstaan geen conflicten met langzaam verkeer.

Score: +

Sociale veiligheid

Aangezien de voetgangersbrug 'in de open lucht' gesitueerd is en geen donkere / onoverzichtelijke hoeken kent, heeft de oversteek geen negatieve gevolgen voor de sociale veiligheid (0).

Score: 0

Comfort voetgangers

De voetgangersbrug is niet comfortabel voor voetgangers. De steile trappen zijn niet geschikt voor mensen met trollies (-) en maken de oversteek extra belastend (-).

Score: --

Complexiteit uitvoering

De voetgangersbrug geeft beperkte risico's ten aanzien van tijd/geld.

Score: 0

Uitzicht

Het uitzicht vanuit restaurant Wings richting het vliegveld wordt door de relatief hoge voetgangersbrug sterk verminderd (--). De brug dient voldoende hoog te zijn om ruimte te bieden aan de bussen en de overkapping van de brug dient voldoende ruimte te bieden aan de voetgangers. De brug komt daardoor minimaal 7,50 m boven maaiveld uit (uitgaande van een profiel van vrije ruimte van 4,50 m; een hoogte voor voetgangers van 2,50 m en een constructiehoogte van 0,50 m).

Score: --

Landschap

De brug is een zichtbepalend object in het open landschap. Dit sluit niet aan op de landschapsvisie.

Score: --

Toekomstvastheid

De voetgangersbrug heeft geen impact op het ontwerp van de busbaan. Wanneer de oversteek overbodig wordt door herbestemming van P57, bestaat de kapitaalvernietiging zodoende alleen uit het amoveren van de brug zonder aanpassingen aan de busbaan.

Score: -

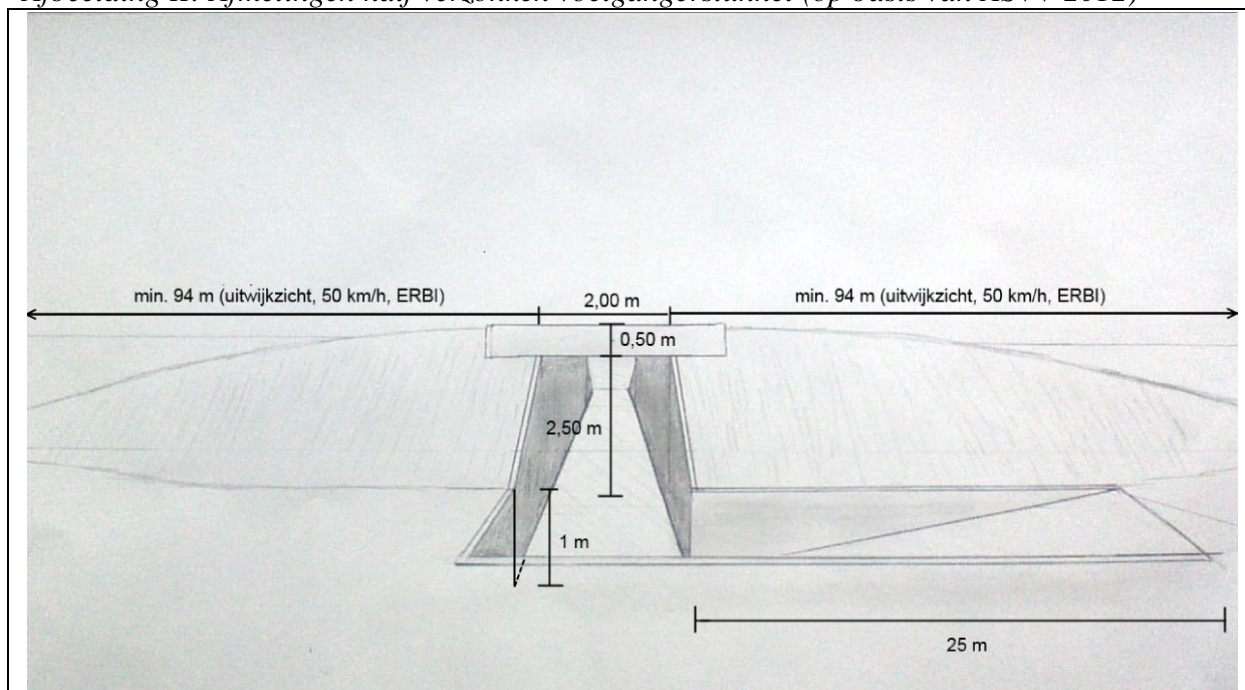
Kosten

De kosten voor de voetgangersbrug worden geschat op [REDACTED]

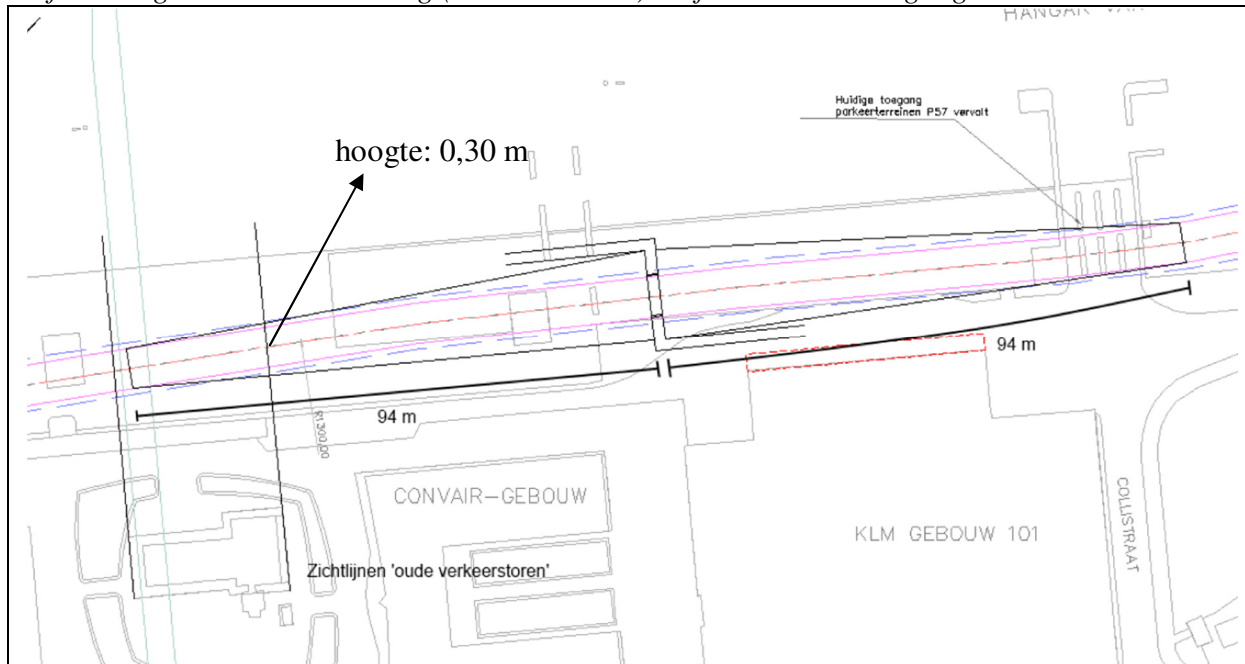
Half verzonken voetgangerstunnel

Bij een half verzonken voetgangerstunnel wordt de busbaan plaatselijk verhoogd en het voetpad plaatselijk verlaagd, enerzijds om het graafwerk te beperken en anderzijds om het maaiveld zo vlak mogelijk te houden. Om een goed beeld te krijgen van de impact hiervan, is een ontwerpschets gemaakt.

Afbeelding II: Afmetingen half verzonken voetgangerstunnel (op basis van ASVV 2012)



Afbeelding III: Situatietekening (bovenaanzicht) half verzonken voetgangerstunnel



Kwaliteit HOV

Doordat overstekend verkeer gescheiden wordt van het busverkeer, heeft realisatie van een half verzonken voetgangerstunnel een positief effect op de kwaliteit van het HOV (+). Het busverkeer hoeft niet af te remmen voor het langzame verkeer.

Score: +

Verkeersveiligheid

Doordat overstekend verkeer gescheiden wordt van het busverkeer, heeft realisatie van een half verzonken voetgangerstunnel een positief effect op de verkeersveiligheid (+). Ter plaatse van de oversteek ontstaan geen conflicten met langzaam verkeer.

Score: +

Sociale veiligheid

De half verzonken tunnel biedt een afgedekte ruimte van 7,20 m. Gezien het beperkte zicht op deze ruimte scoort de half verzonken tunnel negatief op sociale veiligheid (-). Bij het ingaan van de tunnel is wel direct het tunneleinde met daglicht zichtbaar. Ook van buiten de tunnel is het andere uiteinde zichtbaar bij een ooghoogte van circa 1 m boven maaiveld.

Score: -

Comfort voetgangers

De half verzonken voetgangerstunnel heeft flauwe hellingen (1:25). De tunnel is daardoor goed toegankelijk voor voetgangers met trollies en voor rolstoelen. Het comfort wordt extra vergroot doordat niet gewacht hoeft te worden op het busverkeer (+).

Score: +

Complexiteit uitvoering

De voetgangerstunnel is relatief eenvoudig te realiseren, aangezien de aanleg volledig boven de grondwaterstand kan plaatsvinden (0). Op deze diepte liggen ook geen K&L.

Score: 0

Uitzicht

Om de voetgangerstunnel half verzonken uit te voeren, dient de busbaan ter plaatse van de oversteek 2 m verhoogd te worden (bron: ASVV). De toe te passen verticale boogstralen bij een ontwerpsnelheid van 50 km/h zijn $R = \text{circa } 1.100 \text{ m}$ (bron: ERBI, uitwijkzicht). Dit leidt voor de hellingen tot een ruimtebeslag in lengterichting van 94 m aan beide zijden van de oversteek. Ter plaatse van restaurant *Wings* ligt de busbaan maximaal 0,30 m boven maaiveld (zie afbeelding 3). Inclusief hekwerk leidt dit tot een hoogte van maximaal 1,50 m boven maaiveld ter plaatse van het restaurant.

Score: 0

Het is eventueel mogelijk de busbaan op stopzicht te ontwerpen. Het ruimtebeslag voor de helling is dan circa 55 m in lengterichting. De busbaan ligt dan ter plaatse van het restaurant al op maaiveld.

Landschap

De (beperkt) verhoogde busbaan is een zichtbepalend object in het open landschap. Dit sluit niet aan op de landschapsvisie.

Score: -

Toekomstvastheid

De half verzonken tunnel heeft impact op het ontwerp van de busbaan, zowel qua dwarsprofiel als qua alignement. Wanneer de oversteek overbodig wordt door herbestemming van P57, blijven een ongebruikte onderdoorgang en een 'vreemde' slinger en bult in de busbaan aanwezig.

Score: --

Kosten

Voor de half verzonken voetgangerstunnel is een globale raming gemaakt. De totale kosten komen uit op circa ██████ uitgaande van een sobere uitvoering.

Verdiepte voetgangerstunnel

Kwaliteit HOV

Doordat overstekend verkeer gescheiden wordt van het busverkeer, heeft realisatie van een verdiepte voetgangerstunnel een positief effect op de kwaliteit van het HOV (+). Het busverkeer hoeft niet af te remmen voor het langzame verkeer.

Score: +

Verkeersveiligheid

Doordat overstekend verkeer gescheiden wordt van het busverkeer, heeft realisatie van een verdiepte voetgangerstunnel een positief effect op de verkeersveiligheid (+). Ter plaatse van de oversteek ontstaan geen conflicten met langzaam verkeer.

Score: +

Sociale veiligheid

De verdiepte tunnel biedt een afgesloten, donkere en onoverzichtelijke ruimte.

Score: --

Comfort voetgangers

De voetgangerstunnel is niet comfortabel voor voetgangers. De steile trappen zijn niet geschikt voor mensen met trolleys (-) en maken de overstek extra belastend (-).

Score: --

Complexiteit uitvoering

De verdiepte voetgangerstunnel dient in het grondwater uitgevoerd te worden (-). Daarnaast zijn er aandachtspunten ten aanzien van K&L (-).

Score: --

Uitzicht

Aangezien ter plaatse van de verdiepte tunnel alleen een hekwerk met een hoogte van 1,20 m wordt aangebracht op de busbaan, scoort de variant neutraal op het criterium uitzicht.

Score: 0

Landschap

Aangezien de voetgangerskruising onder maaiveld en zonder additionele zichtbepalende objecten gerealiseerd wordt, heeft de kruising geen negatieve gevolgen ten aanzien van de landschapsvisie (0).

Score: 0

Toekomstvastheid

De voetgangerstunnel heeft beperkte impact op het ontwerp van de busbaan. Wanneer de overstek overbodig wordt door herbestemming van P57, blijft een ongebruikte onderdoorgang aanwezig.

Score: -

Kosten

Voor de verdiepte voetgangerstunnel is een globale raming gemaakt. De totale kosten komen op circa XXXXXXXXXX

Bijlage 2 – Beleid PNH solitaire voetgangersoversteekplaatsen

Aanleiding

Het tracé van de in voorbereiding zijnde busbaan op Schiphol-oost loopt tussen het parkeerterrein P57 en een aantal gebouwen op Schiphol-oost. Gebruikers van deze gebouwen parkeren de auto op het parkeerterrein P57 en moeten de busbaan kruisen om na parkeren bij de gebouwen te komen.

Er zijn op dit gedeelte van het tracé twee kruisingen voor voetgangers voorzien, namelijk bij bushalte Oostgat en bij OCC. De afstand tussen deze twee oversteken is 360 meter. Schiphol stelt voor twee additionele solitaire voetgangersoversteken te maken tussen deze twee reeds voorziene oversteken. Dit stuit op bezwaren van de provincie Noord-Holland.

Kruising

Er zijn twee zwaarwegende argumenten waarom de provincie Noord-Holland geen nieuwe solitaire voetgangersoversteken over de busbaan toestaat:

1. Verkeersveiligheid. De verkeersveiligheid is een belangrijk beleidsthema en aandachtspunt voor de provincie Noord-Holland. Een busbaan wordt zowel binnen als buiten de bebouwde kom beschouwd als een gebiedsontsluitingsweg. Conform de richtlijnen worden op dit type weg geen solitaire voetgangersoversteken toegestaan. Het snelheids- en massaverschil tussen bus en voetganger is groot. Hierdoor is het onveilig wanneer langzaam verkeer een HOV-baan gelijkvloers kruisen. Een eventuele aanrijding zal al snel zwaar letsel tot gevolg hebben. De provincie kiest er daarom voor nieuwe oversteken enkel toe te staan op plaatsen waar de snelheid van de bus laag is en er andere attentieverhogende kenmerken bestaan, bijvoorbeeld bij een halte of kruising waar ook snelverkeer de busbaan kruist.
2. Doorstroming bussen. Een vrijliggende busbaan wordt aangelegd in het kader van Hoogwaardig Openbaar Vervoer. Belangrijk onderdeel daarvan is de doorstroming van de bussen (Productformule R-net). Een geregelde kruising waar veel voetgangers oversteken zal voor vertraging in de doorstroming zorgen. Ter plaatse van solitaire voetgangersoversteken zal een snelheidsverlaging moeten worden ingevoerd (30 km/h). Hiermee wordt het HOV-karakter van de busbaan aangetast. Daarnaast is de afstand tussen de haltes en de voorgenomen overste(e)k(en) dusdanig kort dat naast de verminderde doorstroming ook het comfort voor buspassagiers sterk achteruit zal gaan door optrekken en afremmen van de bus.

Historie

De vrijliggende busbanen in de provincie Noord-Holland zijn onder verschillende regimes aangelegd en beheerd. De provincie heeft zich opgeworpen als beheerder van het netwerk van vrijliggende busbanen.

Eerder zijn verschillende partijen beheerder van de busbaan geweest, wat heeft geleid tot verschillen van inzicht over de inrichting van (onder andere) solitaire voetgangers oversteken. Daardoor bestaan op een aantal plaatsen wel solitaire voetgangersoversteken op de busbaan, die niet conform huidige inzichten zijn.

Bestaande situaties zijn geen argument om nieuwe infrastructuur aan te leggen die niet conform de nu te hanteren richtlijn van de provincie Noord-Holland is.

Onderzoek gemeente Haarlemmermeer

Er wordt door de gemeente Haarlemmermeer een onderzoek uitgevoerd naar een gelijkvloerse solitaire oversteek ter hoogte van de Spicalaan te hoofddorp. Dit op uitdrukkelijk verzoek van

de gemeente. De uitkomsten van dit onderzoek worden besproken met beleid, beheer en de gedeputeerde (PNH), waarna besloten wordt of en op welke wijze er een kruising met de busbaan gerealiseerd wordt. Voorwaarden gesteld door de gedeputeerde: geen vertraging voor de bus, geen vermindering van verkeersveiligheid en geen precedentwerking.

Beheer

De VRI-installaties langs de busbaan op Schiphol-oost komen in beheer bij Schiphol. Een eventuele installatie voor een oversteek zal daar ook onder vallen. De kosten voor beheer van een eventuele installatie liggen dan ook bij Schiphol.

Bijlage 3 – Loopafstanden

De navolgende 3 tekeningen geven de loopafstanden weer bij de 3 scenario's zoals benoemd in tabel 1:

1. huidige situatie;
2. situatie met busbaan zonder extra oversteken (bij 80-100% parkeerdruk);
3. situatie met busbaan en een extra kruising.

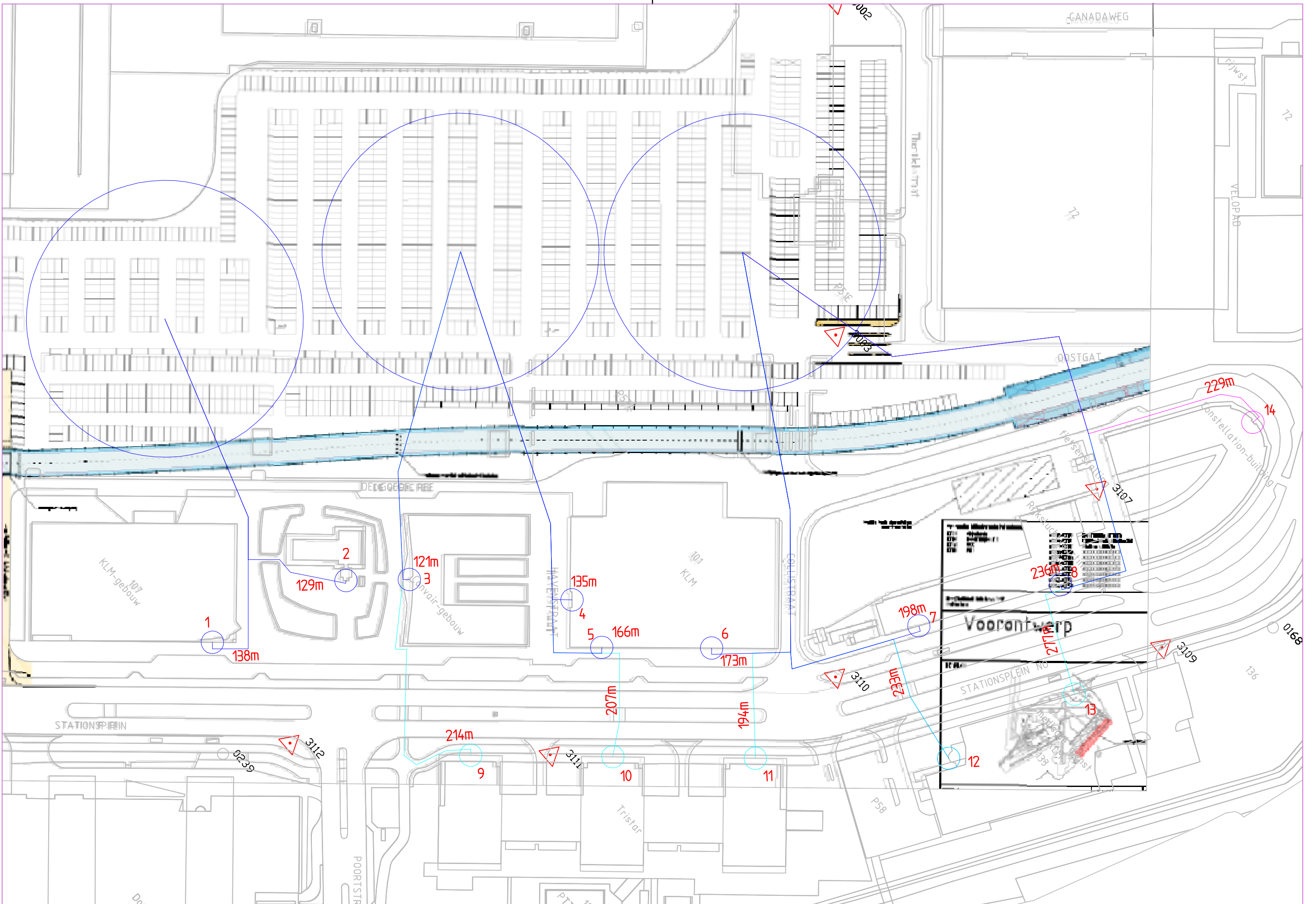
Tabel 1. Vergelijking loopafstanden

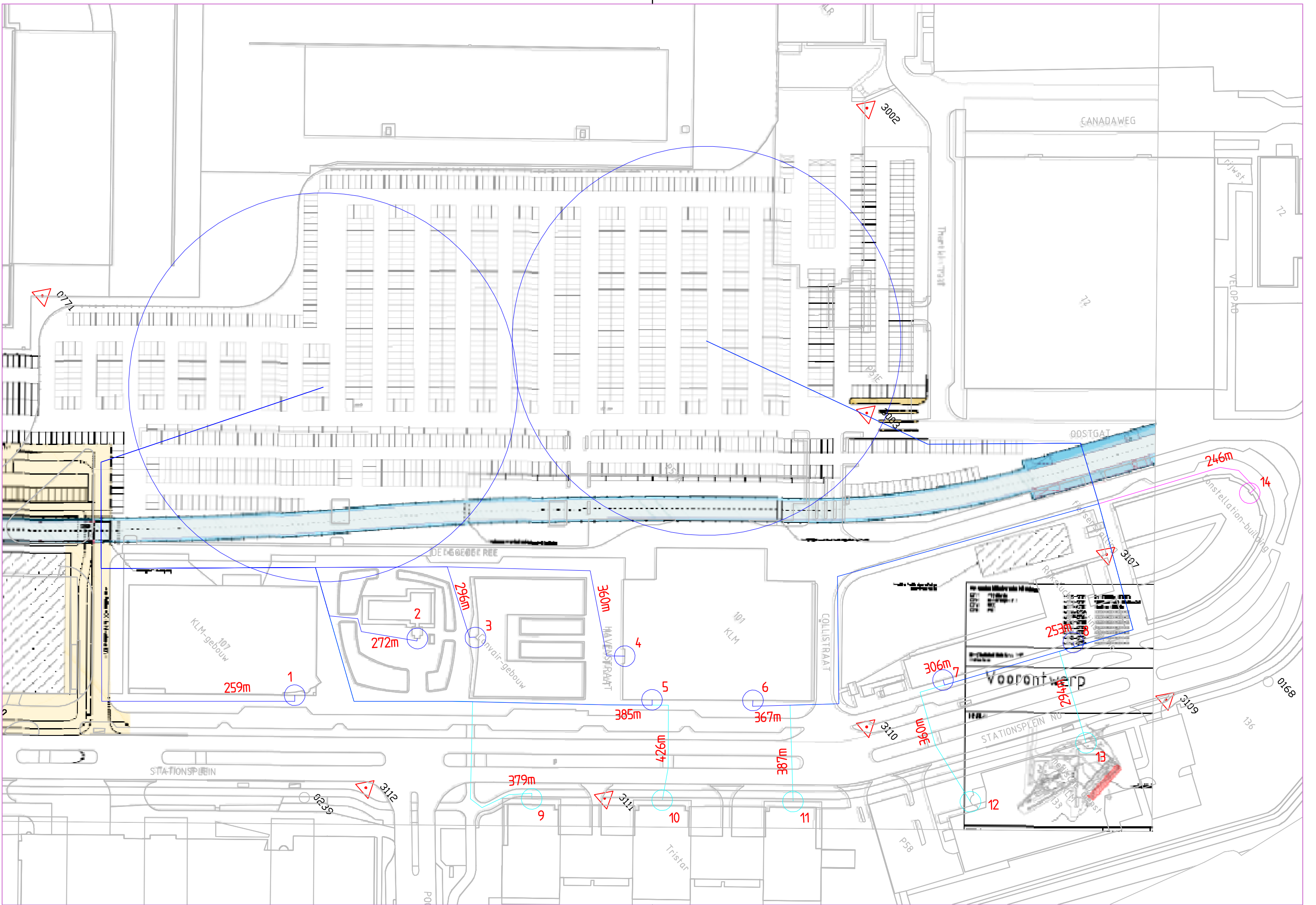
Categorie	Gebouwingang	Huidig	Busbaan	Toename	Busbaan + kruising	Toename
1	1 107	138	259	121	232	94
	2 Wings	129	272	143	192	63
	3 Convair	121	296	175	177	56
	4 101-Z	135	360	225	139	4
	5 101-ZO	166	385	219	170	4
	6 101-NO	173	367	194	209	36
	7 144-Z	198	306	108	275	77
	8 144-NO	236	253	17	236	0
	Gemiddeld	162	312	150	204	42
2	9 Tristar-Z	214	379	165	271	57
	10 Tristar-N	207	426	219	211	4
	11 Tristar-NO	194	387	193	258	64
	12 133-Z	233	360	127	310	77
	13 133-N	277	294	17	277	0
	Gemiddeld	225	369	144	265	40
3	14 Constellation	229	246	17	229	0

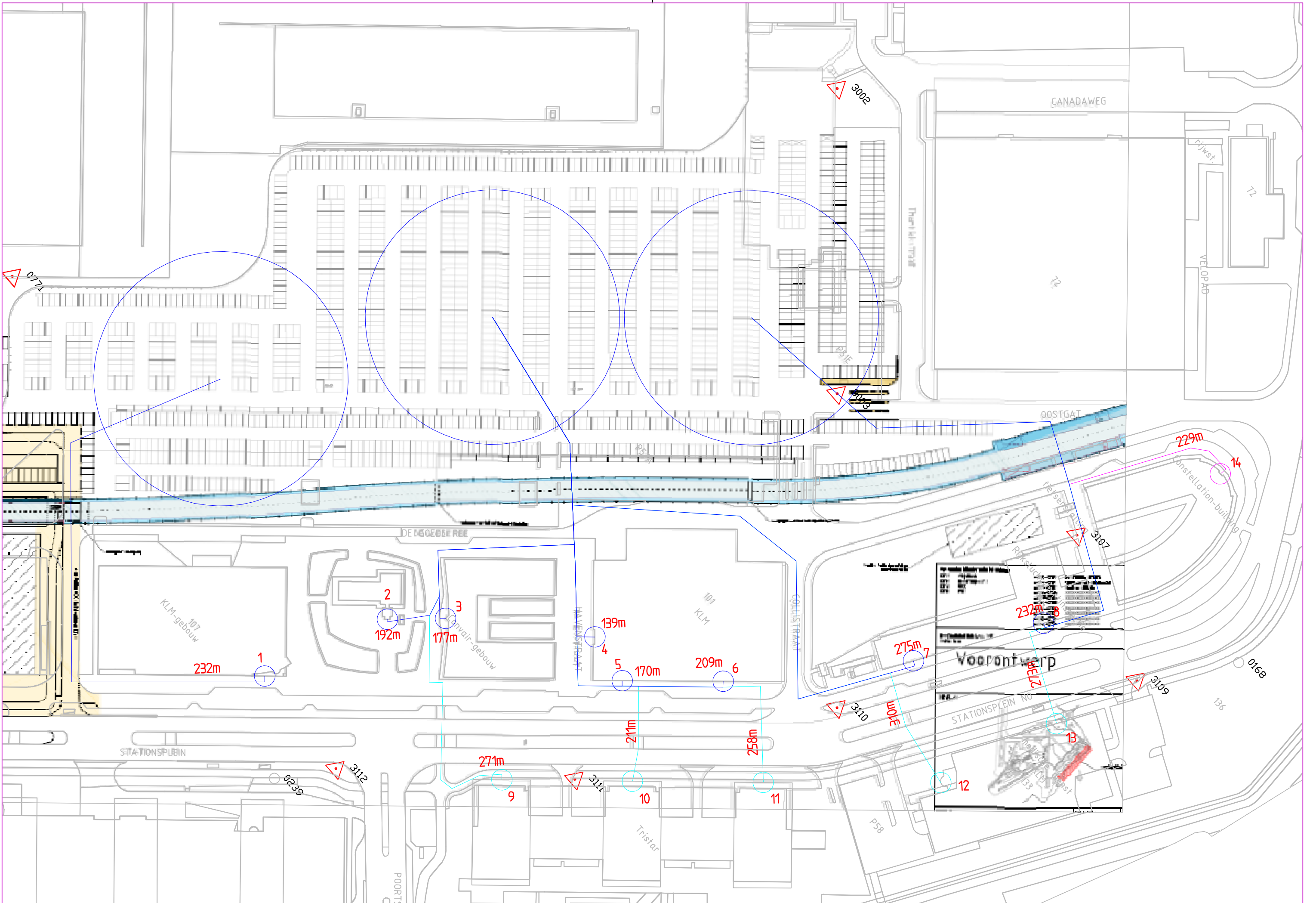
De loopafstanden zijn indicatief bepaald op basis van de kortste looproutes tussen parkeerterrein P57 en de beschouwde gebouwen 101, 107, 133, 144, Wings, Convair, Tristar en Constellation, waarbij onderscheid is gemaakt in 3 categorieën:

1. categorie 1: gebouwen ten westen van Stationsplein, die voor parkeren volledig zijn aangewezen op P57, zijnde: 101, 102-Convair, 107, 144 en restaurant Wings;
2. categorie 2: gebouwen ten oosten van Stationsplein, die voor parkeren grotendeels (85-90%) zijn aangewezen op P57, zijnde Tristar en gebouw 133;
3. categorie 3: overige gebouwen, die buiten de 360m-zone van de oversteken vallen, zoals bijvoorbeeld het Constellation-gebouw.

Bij de bepaling van de loopafstand is voor P57 uitgegaan van de meest logische parkeerplaats in relatie tot de oversteken en de uiteindelijke bestemming, gesymboliseerd door een cirkel met zwaartepunt. Voor de looproute is rekening gehouden met de oversteken en de gebouwen waar omheen gelopen moet worden. Voor de bestemming is uitgegaan van 14 verschillende in-/uitgangen van de beschouwde gebouwen, conform opgaaf van Schiphol.







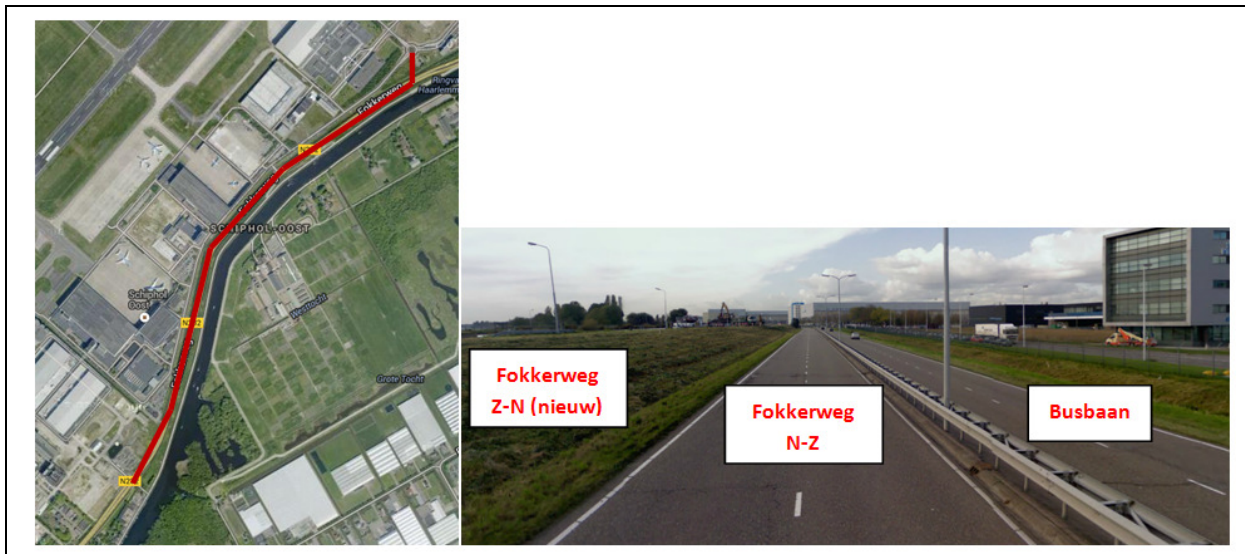
Stuurgroepnotitie Ontwerp Schipholdijk

(11 april 2014)

Inleiding

In het stuurgroepoverleg van 3 maart 2014 heeft de stuurgroep ingestemd met het verder uitwerken van het busbaanalternatief over de Schipholdijk, en hierbinnen specifiek voor de varianten 2b en 2c:

- variant 2b: het volledige alignement van de Fokkerweg wordt opgewaardeerd naar 80 km/h;
- variant 2c: alleen de nieuw te realiseren rijbaan wordt op 80 km/h gerealiseerd, waarmee toekomstige opwaardering naar volledig 80 km/h conform variant 2b niet onmogelijk wordt gemaakt.



Deze notitie geeft een toelichting op de processtappen die hiervoor de afgelopen maand zijn gezet en op basis hiervan een update van de eerder afgegeven indicaties. De notitie is informatief. De stuurgroep wordt gevraagd om de standpunten die worden verwoord vanuit hun eigen organisatie te bevestigen.

Processtappen

De afgelopen maand is de oplossingsrichting verder verkend en uitgewerkt in samenwerking met:

- het Hoogheemraadschap van Rijnland, ten aanzien van de (on)mogelijkheden met het dijklichaam en de rol van deze partij in het vervolgtraject;
- de gemeente Haarlemmermeer, ten aanzien van de functie en inrichting van de bestaande rijbaan op de kruin van de Schipholdijk;
- Schiphol en andere nutspartijen, ten aanzien van de aanpassingen en inpassing van kabels en leidingen;
- Alliander, FLP en Schiphol, ten aanzien van de ontsluiting van het inkoopstation langs de Fokkerweg;
- NGE-onderzoeksbureaus, ten behoeve van de detectie en afbakening van verdachte NGE-gebieden.

Update

In het onderstaande zijn de belangrijkste updates van de afgelopen maand weergegeven.

Inpasbaarheid rijbanen

Er is ruimte om de busbaan en rijbanen van de Fokkerweg op 80 km/h te ontwerpen. Op gedeeltes van het traject leidt dit tot versmalling van de weg (fietspad) bovenop de Schipholdijk.

Afwaardering rijbaan op Schipholdijk naar fietspad

De noodzakelijke versmalling van de rijbaan op de Schipholdijk sluit aan bij de ambitie van de gemeente Haarlemmermeer om deze rijbaan af te waarden tot fietspad met bijbehorende standaard breedtes (4,0 m). Mogelijk dat het fietspad over enige lengte in open verharding (tegels) moet worden gerealiseerd, om hieronder de kabels en leidingen kwijt te kunnen.

Om het fietspad te kunnen afwaarderen, moet het zandtransport dat gebruik maakt van de rijbaan en hierlangs gelegen lossteigers worden opgeheven. De vergunning hiervoor is daarom door de gemeente Haarlemmermeer ingetrokken. Wel is het eigendom van de lossteigers vergund tot eind 2016, waardoor nu nog niet duidelijk is of de lossteigers zelf verwijderd kunnen worden. Als in juni definitief wordt gekozen voor het alternatief over de Schipholdijk, wordt contact gezocht met het zandtransportbedrijf.

SRA heeft aangegeven dat de betreffende rijbaan onderdeel uitmaakt van het regionale fietsnetwerk. Herprofilering van het fietspad wordt gezien als een wezenlijke verbetering en komt daarmee in aanmerking voor subsidie tot █████ van de subsidiabele kosten. De overige kosten moeten worden betaald door de beheerder, gemeente Haarlemmermeer.

Aanpassing dijklichaam

Door aanleg van de nieuwe rijbaan in de Schipholdijk vindt aantasting van het dijklichaam plaats. Op locaties waar het leggerprofiel wordt aangetast, moet de waterkerende functie worden overgenomen door een damwand. De lengte waarover dit moet plaatsvinden is met de verdere uitwerking vooralsnog ongewijzigd op circa 500 m gebleven.

Het Hoogheemraadschap verlangt daarnaast berekeningen die aantonen dat de stabiliteit van het dijklichaam gewaarborgd is. Gelijktijdig met het NGE-onderzoek worden hiertoe sonderingen uitgevoerd.

Het Hoogheemraadschap heeft aangegeven dat PNH vanaf volgend jaar de oeverconstructies in beheer neemt. De huidige constructie voldoet niet aan het wensbeeld van PNH. Wellicht is synergie mogelijk.

Locatie bushaltes

Er lijkt een optimalisatie mogelijk voor de bushalte nabij gebouw 411 / hek 4. Door deze verder richting het zuiden te verschuiven naar de locatie van de bestaande bushalte, zijn minder aanpassingen nodig in het dijklichaam en aan de bestaande verharding, zodat wellicht kosten bespaard kunnen worden. Het verplaatsen van de halte vanuit het perspectief halteafstanden is mogelijk. KLM is verzocht binnenkort te reageren op deze verschuiving van de bushalte; vooralsnog staat KLM er niet onwelwillend tegenover.

Kabels en leidingen

Inmiddels zijn verleggingsplannen opgesteld voor kabels en leidingen, op basis waarvan afstemming wordt gezocht met de diverse nutsbeheerders. De VO+ -ramingen voor kabels en leidingen worden eind april 2014 verwacht.

Inpassing rond Alliander-inkoopstation

Eind februari is overleg gevoerd met Alliander, Schiphol en FLP over de bereikbaarheid van het inkoopstation. Overeengekomen is dat bij calamiteiten gebruik wordt gemaakt van de busbaan, op dezelfde wijze zoals Alliander gewend is op dit moment. Bij regulier onderhoud wordt gebruik gemaakt van de achteringang op Schipholterrein, of indien dit om redenen van Schiphol-security niet mogelijk is via een nieuw te realiseren schuifhek aan FLP-zijde.

Veldonderzoek

Om meer zekerheid over de haalbaarheid, kosten en risico's van het alternatief over de Schipholdijk te verkrijgen, is NGE-onderzoek en geotechnisch onderzoek uitgevraagd. Naar verwachting worden de resultaten hiervan in mei opgeleverd.

Kosten

Het eerste concept-voorontwerp (nog zonder integratie van onderzoeksresultaten) wordt eind april opgeleverd. Op basis van dit ontwerp is aan te geven of en hoe de kosten zullen wijzigen. Vooralsnog is er geen aanleiding grote wijzigingen te veronderstellen in eerder afgegeven indicaties.

Vervolg

Tijdens het stuurgroepoverleg in mei 2014 wordt het eerste VO met raming voor variant 2b/2c ingebracht. Op basis daarvan wordt een besluit genomen over eventuele kritische punten, zodat het ontwerp hierop verder afgestemd kan worden en zodat in juni een definitieve keuze gemaakt kan worden.

De stuurgroepleden (gemeente Haarlemmermeer + SRA) worden verzocht na te gaan of en binnen welke termijn zij een toezegging kunnen doen de aanpassing van het fietspad op de dijk te financieren danwel uit te voeren.

Naam overleg HOV Schiphol Oost
Locatie Haarlem, Houtplein 1.01 oost
Datum 11 april 2014
Tijdstip begin: 13.30 eind: 15.00

Uw contactpersoon

BEL/VV

Doorkiesnummer

Agenda

1|1

1. Opening en mededelingen
2. Verslag van 10 april 2014
Bijlage: Verslag Stuurgroep HOV Schiphol Oost 10 april 2014
3. Keuze Variant
Bijlage: SG – notitie variant
4. Consequenties Nieuwe legger
Bijlage: SG – notitie nieuwe legger
5. Planning
Bijlage: SG-planning 27-05-14
6. Oversteekplaatsen busbaan P57
Bijlage: SG- notitie busbaan P57
7. Financien
Vat bijdrage PNH aan Schiphol
Afrekening Brugstraat
8. Volgende vergadering,
Voorstel: 1 e week juli Haarlem
9. Rondvraag en sluiting

SG-notitie afweging varianten

(27 mei 2014)

Inleiding

In de stuurgroep van 18 december 2013 is besloten om, in samenspraak met de stakeholders, de opties voor verschuiving van de busbaan richting de Schipholdijk verder uit te werken (variant 2). De reden daarvoor is dat het originele ontwerp (variant 1), met de busbaan op Schipholterrein, leidt tot hoge investeringskosten vanwege kabels en leidingen (K&L) en aanpassing aan de Amsterdam Bataviaweg (AB-weg), lagere snelheden op de busbaan, en tot afstemmingsrisico's tussen de verschillende uitvoerende partijen. Daarnaast is het originele ontwerp suboptimaal met het oog op toekomstige verlenging van de vrije busbaan naar Schiphol-Rijk.

De variant, waarbij de busbaan in fase 3 grotendeels over de Schipholdijk loopt in plaats van over Schipholterrein, is de afgelopen maanden (april-mei 2014) nader uitgewerkt tot vergelijkbaar niveau als variant 1, zodat een vergelijking tussen de varianten gemaakt kan worden. Deze notitie beschrijft op hoofdlijnen de resultaten van deze uitwerking als input voor de vergelijking.

Op basis van deze input is het mogelijk - ondanks enkele restrisico's - een keuze te maken voor variant 2, zodat in het proces gefocust kan worden op 1 ontwerp en procedures voor de opwaardering van het project opgestart kunnen worden.

Uitwerking variant 2

De belangrijkste aspecten zijn:

- Busbaan op westbaan Fokkerweg, hergebruik bestaande verharding.
- Huidige oostbaan wordt toekomstige westbaan voor het autoverkeer, zoveel mogelijk hergebruik bestaande verharding.
- Nieuwe rijbaan Fokkerweg als toekomstige oostbaan voor het autoverkeer in dijklichaam.
 - Bestemmingsplanwijziging noodzakelijk.
- Gehele Fokkerweg en busbaan met ontwerpsnelheid 80 km/h.
- Voorstel tot versmalling van de huidige verharding (Schipholdijk) tot 3,0 m breed fietspad.
- Zo min mogelijk aantasting van het leggerprofiel van de dijk.
 - Circa 350 m vervangende waterkering in de vorm van een damwand.
 - HHR gaat in de nabije toekomst een nieuw leggerprofiel vaststellen. Een quickscan leert dat dit enige optimalisaties in het ontwerp mogelijk maakt, mits het fietspad daadwerkelijk versmald kan worden tot 3,0 m.
- 2 Bushaltes:
 - Bushalte hek 4: richting het zuiden verschoven om hergebruik van bestaande bushalte en slootkruising mogelijk te maken. (nog ter review bij KLM)
 - Bushalte Zuideinde/P65.
- Aanpassing van bestaande 16 km kabels en leidingen:
 - Verlegging van circa 8 km.
 - Verwijderen van circa 8 km.

Vergelijking kosten

In onderstaande tabel is een vergelijking van de kosten opgenomen. De varianten zijn qua kosten vergelijkbaar. Een nadere toelichting van de verschillende posten is opgenomen in bijlage I.

Onderdeel		Variant 1	Variant 2
Fase 2	Civiele werkzaamheden (incl. doorlaatpost, P57)	██████	██████
	K&L AAS+ST	██████	██████
	Compensatie erfpacht	██████	██████
Fase 3	Aanpassingen AB-weg	██████	█
	Busbaan noord	██████	██████
	Busbaan zuid	██████	██████
	Verlenging busbaan (toekomstig)	██████	█
	K&L derden (kosten PNH) kosten voor rekening nutsbedrijven	██████ ██████	██████ ██████
Totaal		██████	██████
Reconstructie fietspad		-	██████

Voor- en nadelen variant 2

Ten opzichte van variant 1 geeft variant 2 de volgende voordelen:

- Toekomstvastheid: het ontwerp voor de busbaan sluit aan op de geplande toekomstige verlenging van de busbaan richting Schiphol-Rijk.
- Kwaliteit: zowel de busbaan als de Fokkerweg krijgen een ontwerpsnelheid van 80 km/h. Daarnaast wordt de verharding op de Schipholdijk opgewaardeerd tot volwaardig fietspad.
- Complexiteit uitvoering: Er zijn minder raakvlakken tussen betrokken partijen.
- Verkeersveiligheid / doorstroming Fokkerweg: De aansluiting van de busbaan wordt geïntegreerd in een bestaand kruispunt, waardoor wordt voorkomen dat er 2 kort opeenvolgende kruispunten nodig zijn.

Ten opzichte van variant 1 geeft variant 2 de volgende nadelen:

- Aantasting bestaande Schipholdijk.
- Uitvoeringsrisico's: zettingstijden, NGE.
- RO- Procedures: meer inspanning nodig.

Standpunten stakeholders

Tijdens het projectgroepoverleg op 19 mei 2014 hebben de stakeholders hun voorkeur uitgesproken voor variant 2:

- PNH: beide varianten mogelijk; variant 2 geeft hogere kwaliteit door 80 km/h.
- Schiphol: minder hinder en minder werkzaamheden op Schipholterrein
- SRA: hogere toekomstvastheid en kwaliteit.
- gemeente Haarlemmermeer: hogere toekomstvastheid en kwaliteit.
- KLM: variant 2 geeft minder hinder voor werknemers.

Restrisico's

- Stabiliteit dijklichaam:
 - Instabiliteit door ontgraving en ophoging van het dijklichaam dient voorkomen te worden. Dit geeft risico's voor het tijdspad van de realisatieperiode.
 - Om dit risico nader in kaart te brengen, wordt momenteel geotechnisch onderzoek uitgevoerd.
 - HHR staat positief tegenover de variant 2; Fokkerweg.
- Nieuw profiel HHR:
 - De consequenties van het binnenkort vast te stellen nieuwe leggerprofiel voor het dijklichaam zijn nog niet op VO-niveau inzichtelijk. Het risico betreft dat er minder ruimte overblijft binnen het profiel om fietspad en kabels en leidingen te kunnen realiseren.
 - Quickscan op basis van dwarsprofielen leert dat het nieuwe leggerprofiel niet lijkt te leiden tot een duurder ontwerp. Mogelijk zijn er optimalisaties mogelijk die leiden tot een voordeliger ontwerp. (zie stuurgroepnotitie nieuw leggerprofiel HHR)
- Ondergrondse objecten:
 - Het onderzoek naar het voorkomen van NGE moet nog worden uitgevoerd. Indien er verdachte objecten voorkomen, zijn maatregelen/voorzieningen nodig. Het voorkomen van een conflict met een NGE kost naar schatting circa █████ per optredend geval. Een dergelijk onderzoek heeft niet plaats kunnen vinden voor variant 1, vanwege de versturende werking van K&L. In variant 1 hoeft echter geen damwand gerealiseerd te worden.

- Bij het realiseren van de damwand kan het voorkomen van puin leiden tot hogere realisatiekosten.

Resumé

De projectgroep spreekt gezien de voordelen de voorkeur uit voor dit variant 2, temeer omdat de kosten niet significant verschillen. De restrisico's zijn zodanig beperkt dat een keuze op dit moment reëel wordt geacht.

Voorstel

Ten behoeve van de voortgang van het project en gezien de voordelen en beperkte restrisico's van variant 2 stelt de projectgroep voor om:

1. De definitieve voorkeur uit te spreken voor variant 2.
2. In te stemmen met versmalling van het fietspad op de Schipholdijk naar 3,0 m.
3. Het ontwerp aan te passen op basis van het nieuwe leggerprofiel, ten behoeve van procedures en het verkrijgen van indicatieve goedkeuring van HHR.

De stuurgroep wordt verzocht om in te stemmen met dit voorstel.

Bijlage I - Toelichting kosten

In deze bijlage is een nadere toelichting gegeven op de in de notitie onderscheiden kostenposten.

Civiele werkzaamheden fase 2

In fase 2 voert Schiphol een aantal civiele werkzaamheden uit. Dit zijn werkzaamheden op het noordelijk deel tot aan de rotonde, inclusief aanpassingen rond P57 en aanpassing van de doorlaatpost. De kosten zijn niet onderscheidend voor de varianten.

K&L fase 2

Vooruitlopend op realisatie van de busbaan past Schiphol in fase 2 diverse kabels en leidingen aan op hun terrein. In variant 1 is deze aanpassing omvangrijker, vanwege de verlegging die nodig is om voldoende ruimte voor de busbaan naast de Amsterdam Bataviaweg te realiseren.

Compensatie erfpacht/eigendom

Marktpartijen zoals KLM, Fokker Logistic park dienen financieel gecompenseerd te worden om terrein beschikbaar te stellen voor het realiseren van de busbaan. [REDACTED] is een ruime reservering. In de komende periode zal duidelijk worden welk bedrag werkelijk nodig is.

Aanpassingen AB-weg fase 3

Om ruimte te maken voor de busbaan langs de AB-weg, zijn in variant 1 aanpassingen nodig aan de AB-weg in de vorm van versmalling, (as)verschuiving en reconstructie van de verharding.

Busbaan noord fase 3

De 'busbaan noord' betreft de busbaan tussen de Hendrik Walaardt Sacréstraat en de (te verwijderen) rotonde. De kosten zijn niet onderscheidend voor de varianten.

Busbaan zuid fase 3

Het verschil in de varianten zit met name in het onderdeel 'busbaan zuid'. In variant 1 ligt deze langs de AB-weg; in variant 2 over de Fokkerweg. Variant 2 leidt tot hogere kosten vanwege de aanpassingen aan de Fokkerweg en de Schipholdijk.

Verlenging busbaan (toekomstig)

Variant 2 voorziet in extra kwaliteit, waaronder een langere busbaan tot kruispunt Schipholdijk. Wanneer in de toekomst de busbaan conform de plannen wordt doorgetrokken naar Schiphol-Rijk, hoeft dit complex inpasbare deeltraject niet meer aangepakt te worden. Om een eerlijke vergelijking tussen de varianten te maken, is deze extra busbaanlengte die in de toekomst voor variant 1 moet worden gerealiseerd, opgenomen in de kostenvergelijking.

K&L derden fase 3

In beide varianten zijn veel K&L-aanpassingen nodig. Een groot deel hiervan komt voor rekening van de veroorzaker (PNH); een deel komt voor rekening voor de nutsbeheerders.

Reconstructie fietspad

In variant 2 is reconstructie van het fietspad op de Schipholdijk voorwaardelijk om het variant mogelijk te maken. Hiermee wordt direct extra kwaliteit toegevoegd aan het nieuwe wegtraject. In variant 1 is dit niet het geval.

Doorsteek P57

De eventueel extra kosten van de doorsteek zijn nog niet opgenomen in deze kostenvergelijking omdat de doorsteek formeel nog niet tot de scope van het project behoort.

Stuurgroepnotitie Leggerprofiel HHR

(27 mei 2014)

Inleiding

In het stuurgroepoverleg van 3 maart 2014 heeft de stuurgroep ingestemd met het verder uitwerken van het busbaanalternatief over de Schipholdijk. De afgelopen periode is hier invulling aan gegeven, waarna eind april een VO is opgeleverd dat besproken is in de projectgroep. Het VO is gebaseerd op het leggerprofiel van het hoogheemraadschap: de nieuwe rijbaan ligt waar mogelijk buiten het leggerprofiel om een damwand met vervangende waterkerende functie te voorkomen.

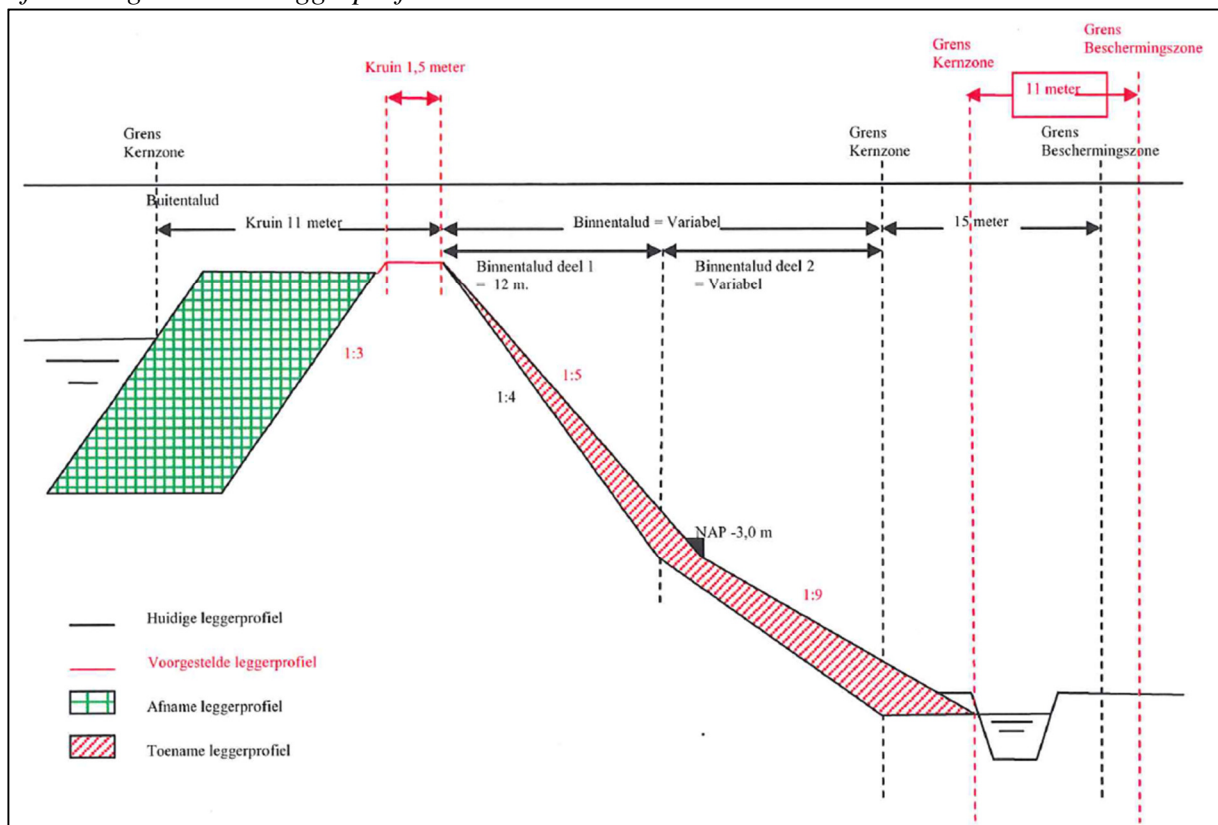
Tijdens de bespreking van het ontwerp met het hoogheemraadschap van Rijnland op 7 mei 2014 gaf het hoogheemraadschap aan dat er binnenkort een nieuw leggerprofiel wordt vastgesteld. Dit betekent dat het basisuitgangspunt van het wegontwerp wijzigt. In deze notitie is kort toegelicht wat de wijziging inhoudt, en wat de consequenties ervan zijn.

Toelichting nieuw leggerprofiel

De wijzigingen in het profiel zijn weergegeven in afbeelding 1. Het betreft:

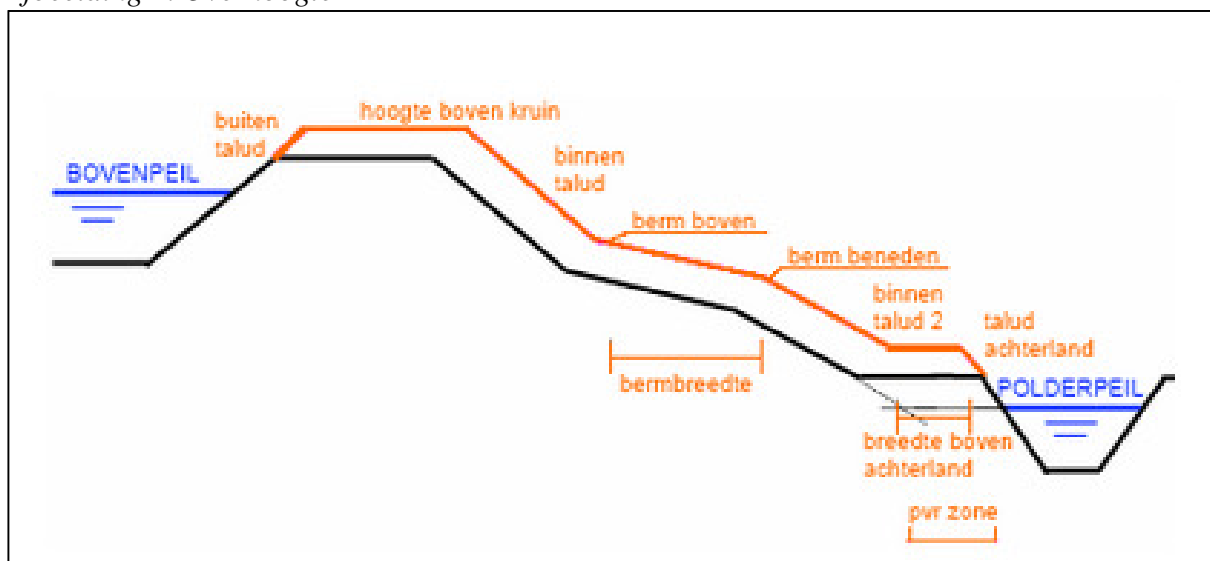
- Versmalling van de kruin van 11,0 m naar 1,5 m. Het leggerprofiel versmalt hierbij standaard aan de buitenzijde (waterzijde), omdat dit bij de meeste dijken het gebied is met de veel objecten en daardoor niet voldoende in staat wordt geacht om de dijkfunctie te vervullen.
- Flauwer talud aan binnenzijde, waardoor hier meer ruimte nodig is.

Afbeelding 1. Nieuw leggerprofiel



Daarnaast wordt een overhoogte van 20 cm toegevoegd, zie afbeelding 2.

Afbeelding 2. Overhoogte



Interpretatie nieuw leggerprofiel

Met het waterschap is besproken of het nieuwe leggerprofiel ook naar de Ringvaart mag worden opgeschoven, zodanig dat de groen gearceerde zone vervalt en daardoor de rood gearceerde zone minder ruimte in beslag neemt. Het waterschap heeft hierop positief gereageerd, mits:

- De buitenwaartse (en de binnenwaartse) stabiliteit voldoen.
- Er geen gas- en/of waterleidingen liggen binnen het leggerprofiel.
- De nieuwe kering voldoet aan de eisen van het waterschap (alle waterkeringsvreemde zaken moeten worden verwijderd, zoals wegfundering, leidingen).

In overleg met het waterschap is geconcludeerd dat dit betekent dat:

- Alle objecten tot een diepte van NAP -1,5 m op de plek van de tuimelkade/kruin worden geïnventariseerd en waar mogelijk verwijderd. Het zal voornamelijk gaan om (oude) wegfundering en (oude) leidingen.
- Het fietspad inclusief fundering niet binnen het leggerprofiel mag liggen.

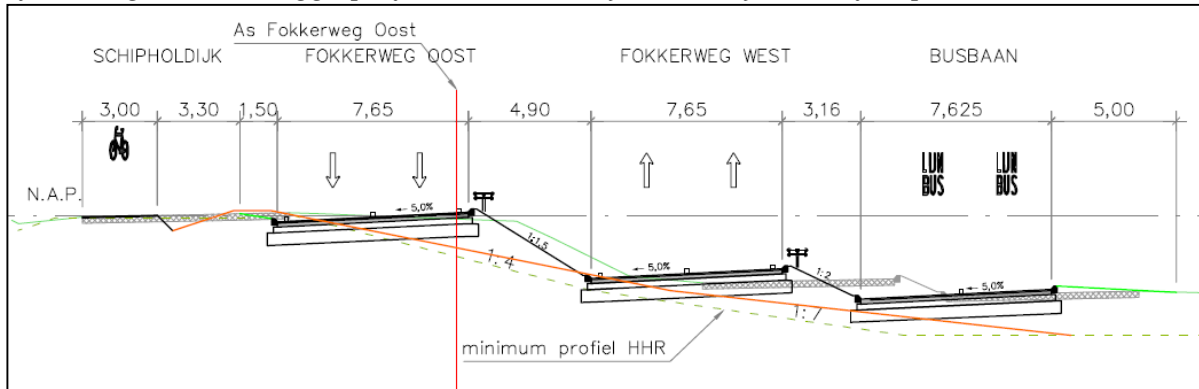
Inventarisatie consequenties

Op basis van het nieuwe leggerprofiel zijn 2 varianten mogelijk voor aanpassing van het ontwerp:

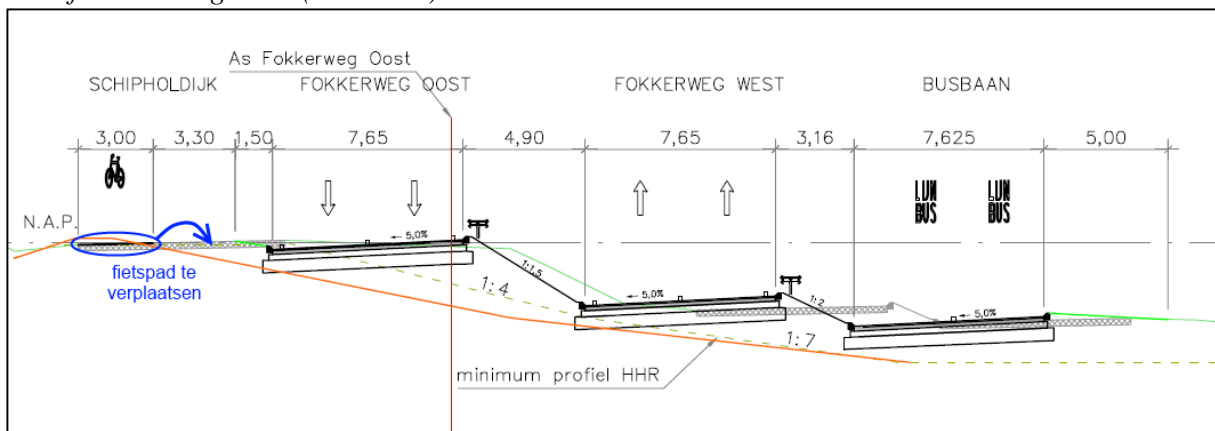
1. Het fietspad blijft liggen zoals ontworpen; het leggerprofiel wordt toegepast conform afbeelding 1.
2. Het fietspad verschuift; het leggerprofiel schuift naar de dijk.

In onderstaande afbeeldingen is voor beide varianten het nieuwe leggerprofiel in het ontworpen dwarsprofiel geschetst (oranje lijn). Het betreft hier het meest kritische dwarsprofiel in de knik tussen Zuideinde en hek 4.

Afbeelding 3. Nieuw leggerprofiel aan binnenzijde (landzijde) van fietspad. (variant 1)



Afbeelding 4. Nieuw leggerprofiel aan buitenzijde (waterzijde) van fietspad, leggerprofiel schuift naar Ringvaart (variant 2)



Variante 1 geeft ingrijpende consequenties: het leggerprofiel kruist op veel meer locaties de nieuwe (en bestaande) rijbaan. Dit betekent dat op veel meer locaties een (kostbare) damwand noodzakelijk is.

Variante 2 geeft een verbetering ten opzichte van het huidige ontwerp: het leggerprofiel conflicteert in mindere mate met de nieuwe (en bestaande) rijbaan. Dit biedt kansen:

- Op minder kritische locaties kan wellicht damwand worden uitgespaard. Dit leidt tot lagere kosten en een lager risico op conflicten met NGE.
- De nieuwe rijbaan kan wellicht lager worden aangelegd, waardoor minder ophoging nodig is en daardoor kortere zettingstijden / minder risico op dijkinstabiliteit.

Er is voor variante 2 nog wel een zoekopgave:

- Het fietspad moet tot buiten het leggerprofiel worden verschoven. Dit betekent dat er ruimte moet worden gevonden tussen de kruin van de dijk en de nieuwe rijbaan zonder een conflict te krijgen met het leggerprofiel.
- Het zoekgebied voor het fietspad valt samen met het zoekgebied voor kabels en leidingen. Waar inpassing van beiden niet mogelijk is buiten het leggerprofiel, is alsnog een damwand nodig.

Noodzakelijke vervolgstappen

Variante 1 lijkt gezien de consequenties niet reëel. De voorkeur gaat daarom uit naar variante 2. De consequenties van variante 2 moeten uitgewerkt worden in een aangepast VO. Dit is noodzakelijk, omdat:

- Het hoogheemraadschap kan zonder ontwerp geen indicatieve goedkeuring verlenen. Zonder deze goedkeuring ontstaan risico's voor de uitvoering:
 - De inspanning voor goedkeuring van het hoogheemraadschap komt bij de aannemer te liggen. Vooraf is onbekend welke inspanning daarvoor nodig is, dus dit risico wordt afgeprijsd.
 - Bovenstaande leidt ook tot planningsrisico's.
- Het ontwerp is nodig om de vergunninginventarisatie en -aanvraag te kunnen opstarten en afronden (waaronder een wijziging van het bestemmingsplan).
- Het ontwerp is nodig voor het proces van kabels en leidingen: de nutsbeheerders moeten weten wat de nieuwe locatie voor hun K&L wordt om de voorbereiding richting uitvoering te kunnen opstarten.
- Het ontwerp is nodig voor het proces om met partijen de overdracht van gronden op te starten.
- Het ontwerp is nodig om met de gemeente Haarlemmermeer en de Stadsregio Amsterdam te komen tot afspraken over reconstructie van het fietspad. De reconstructie (versmalling tot 3,0 m) is voorwaardelijk om een ontwerp met het nieuwe leggerprofiel mogelijk te maken.

De consequentie is dat er pas eind juli een kostenraming op VO beschikbaar is. Dit heeft als consequentie dat het project 1,5 maand later wordt opgeleverd, namelijk november 2016.

Noodzakelijke besluiten

De volgende stappen/besluiten zijn nodig op stuurgroepniveau:

1. Instemming voor toepassing van het basisontwerp conform variant 2.
2. Instemming om het VO aan te passen op basis van het nieuwe leggerprofiel.
3. Uitspraak van SRA en gemeente Haarlemmermeer dat zij de intentie hebben de financiering van het fietspad voor haar rekening nemen (nu geraamd op totaal en daarbij aan te geven op welke termijn zij deze beslissing definitief kan maken.
4. Akkoord van de gemeente Haarlemmermeer om het fietspad aan de scope van het project toe te voegen, waarbij zij volledige medewerking verleent om binnen zeer korte termijn de eisen/wensen t.a.v. het fietspad beschikbaar te hebben en bijdraagt aan de ruimtelijke inpassing van het ontwerp.

SG- Notitie Voortgang en Planning 22 mei 2014

In de bijlage van deze notitie is de overall planning gegeven. Daaruit blijkt dat het project eind november 2016 gereed kan zijn. De vermoedelijke einddatum is met 2 maanden verschoven agv de voorgenomen beleidswijziging van het waterschap.

De belangrijkste wijziging tov eerdere planningen zijn

1. Bestuurlijke goedkeuring van het project door PS is verschoven naar eind september. Voor de PNH bleek het niet opportuun om PS voor de zomer te laten besluiten voor een project met deze complexiteit en onzekerheid. Deze vertraging heeft vooralsnog geen effect op de uiteindelijke opleverdatum.
2. Dat Schiphol heeft aangegeven beduidend meer tijd nodig te hebben voor het realiseren van haar DO+. Hierdoor kan de kostenverdeling niet eind juni gerealiseerd worden maar pas begin oktober. De subsidieverlening vindt plaats op basis van de definitieve kostenverdeling gebaseerd op de definitieve ramingen. Dit betekent dat het geld voor de uitvoering pas eind november beschikbaar is. Deze vertraging heeft vooralsnog geen effect op de uiteindelijke opleverdatum. Wel wordt voorgesteld om het project op te waarderen bij SRA en daarbij fase 2 mee te nemen en het gehele project van initiatief fase naar planfase te brengen .

De belangrijkste stappen met de bijbehorende einddata;

Besluitvorming stuurgroep

- **Keuze voor Alternatief Fokkerweg of AB weg 2014** 26- 05-
- **Overeenstemming uitvoeringsovereenkomst 2014** 04- 07-
- **Kostenverdeling op hoofdlijnen 2014** 04- 07-

- Vaststellen Afspraken B&O 2014 04- 09-
- Kostenverdeling (definitieve Raming DO+) Fase 2* 2014 02- 10-
- Contract & aanbesteding keuze fase 3 2014 17- 07-

Bestuurlijke Besluitvorming SRA

- Opwaardering project (Initiatiefase - Planfase) Fase 2& 3 2014 04- 09-
- Opw. project I- fase naar Uitvoeringsfase (Subsidie) t.b.v. fase2* 2014 04- 11-
- Opw. project P- fase naar Uitvoeringsfase t.b.v. fase3 2015 01- 06-

VAT Subsidie beschikking Schiphol (voorbereiding)

- GS Staf 2014 14- 04-
- GS 2014 22- 04-
- VAT Subsidie aan Schiphol 2014 08- 05-
- Betaling VAT Subsidie 2014 29- 05-

Bestuurlijke Besluitvorming PNH Financiering project

- GS- Staf 2014 13- 06-
- GS 2014 24- 06-
- Cie. M&W 2014 12- 09-
- PS 2014 26- 09-
- Subsidie beschikking aan Schiphol 2014 03- 10-
- Subsidieverlening aan Schiphol 2014 02- 11-

Stuurgroepnotitie Oversteekplaatsen busbaan P57

(29 mei 2014)

Inleiding

Provincie Noord-Holland, SRA, Schiphol en KLM wensen een hoogwaardige busverbinding. Dit betekent snel, veilig, comfortabel en hoogfrequent vervoer met korte wachttijden, concurrerend met andere vervoerwijzen. Dit leidt tot een busbaan met een zo continu mogelijke doorstroming en zo min mogelijk (gelijkvloerse) oversteken. Afhankelijk van de modaliteit en lijnkenmerk kan de halteafstand in gebieden met hoge vervoersvraag variëren van 600 tot 1200 meter. Bij Schiphol Oost is een halteafstand van 600 meter aangehouden.

Door de komst van de busbaan wordt parkeerterrein P57 gescheiden van de busbaan, en wijzigen de looproutes voor de circa 1.000 medewerkers en bezoekers die gebruik maken van P57 om (onder andere) de KLM-gebouwen 133, 101, 102 (Convair), 107 en restaurant Wings te bereiken (zie afbeelding 1).

Afbeelding 1. Situatie met busbaan, leidend tot 360 m tussen oversteekplaatsen



In de stuurgroep van 3 maart 2014 is de oversteekbaarheid van de busbaan op P57 behandeld. De stuurgroep heeft onderkend dat door de aanleg van de busbaan de toegankelijkheid van de kantoren en recreatiefaciliteit verslechtert en dat hiervoor een adequate oplossing gevonden dient te worden. De projectgroep is hierop de afgelopen twee maanden bezig geweest met nadere uitwerking van deze oplossing, maar loopt hierbij tegen de eerder gemelde patstelling aan waarvoor zij nog geen oplossing heeft gevonden:

- Vertegenwoordigers van de kantoren, waaronder KLM en Sodexo, hebben aangegeven de toename in loopafstand te groot te vinden en verzoeken om twee extra gelijkvloerse oversteken te realiseren. Ongelijkvloerse is vanuit Schiphol niet acceptabel vanuit ruimtelijke en landschappelijke inpassing. KLM en Sodexo vinden ongelijkvloerse kruisingen niet wenselijk vanwege sociale veiligheid en niet praktisch omdat bezoekers veelvuldig gebruik maken van trollies.
- Het beleid van de provincie is dat er geen solitaire gelijkvloerse kruisingen worden aangelegd, zie bijlage 1. Zolang dit het beleid is, is het project hieraan gebonden.¹

¹

In het kader van een vergelijkbare casus (Beukenhorst) wordt momenteel door Advin (namens gemeente Haarlemmermeer) dit standpunt nogmaals beoordeeld. Mocht dit leiden tot een aanpassing van het beleid, dan is dit ook voor dit project van toepassing. Gemeente Haarlemmermeer is trekker van deze onderbouwing.

De verwachting was om met deze notitie een definitief besluit te kunnen nemen over nut en noodzaak van een extra voetgangersoversteek. Dit is in de afgelopen periode niet tot stand gekomen.

Het belangrijkste argument hierbij is dat er binnen Schiphol nog niet een eenduidig standpunt vastgesteld is. Alle partijen wensen de discussie te structureren door een gemeenschappelijke analyse op te stellen over;

- De huidige en extra looptijd agv de busbaan
- De looptijden van af bushaltes

En deze vervolgens af te zetten tegen de standpunten.

De volgende standpunten lijken daarbij ingenomen te worden;

- Vanuit de openbaar vervoer gedachte (Schiphol bereikbaarheid, PNH, vervoerder en SRA); Zo min mogelijk oversteken op de baan.
- Vanuit Schiphol Parking; Minimale beperking looproutes
- Vanuit Schiphol SRE; Open terrein.
- Vanuit PNH; Geen solitaire gelijkvloerse oversteek.

Schiphol heeft aangegeven haar uiterste best te doen om binnen enkele weken tot een eenduidig standpunt te komen zodat dit onderwerp, in samenspraak met de overige partijen, in de stuurgroep van 4 juli inhoudelijk afgestemd kan worden.

Bijlage 1 – Beleid PNH solitaire voetgangersoversteekplaatsen

Aanleiding

Het tracé van de in voorbereiding zijnde busbaan op Schiphol-oost loopt tussen het parkeerterrein P57 en een aantal gebouwen op Schiphol-oost. Gebruikers van deze gebouwen parkeren de auto op het parkeerterrein P57 en moeten de busbaan kruisen om na parkeren bij de gebouwen te komen.

Er zijn op dit gedeelte van het tracé twee kruisingen voor voetgangers voorzien, namelijk bij bushalte Oostgat en bij OCC. De afstand tussen deze twee oversteken is 360 meter. Schiphol stelt voor twee additionele solitaire voetgangersoversteken te maken tussen deze twee reeds voorziene oversteken. Dit stuit op bezwaren van de provincie Noord-Holland.

Kruising

Er zijn twee zwaarwegende argumenten waarom de provincie Noord-Holland geen nieuwe solitaire voetgangersoversteken over de busbaan toestaat:

1. Verkeersveiligheid. De verkeersveiligheid is een belangrijk beleidsthema en aandachtspunt voor de provincie Noord-Holland. Een busbaan wordt zowel binnen als buiten de bebouwde kom beschouwd als een gebiedsontsluitingsweg. Conform de richtlijnen worden op dit type weg geen solitaire voetgangersoversteken toegestaan. Het snelheids- en massaverschil tussen bus en voetganger is groot. Hierdoor is het onveilig wanneer langzaam verkeer een HOV-baan gelijkvloers kruisen. Een eventuele aanrijding zal al snel zwaar letsel tot gevolg hebben. De provincie kiest er daarom voor nieuwe oversteken enkel toe te staan op plaatsen waar de snelheid van de bus laag is en er andere attentieverhogende kenmerken bestaan, bijvoorbeeld bij een halte of kruising waar ook snelverkeer de busbaan kruist.
2. Doorstroming bussen. Een vrijliggende busbaan wordt aangelegd in het kader van Hoogwaardig Openbaar Vervoer. Belangrijk onderdeel daarvan is de doorstroming van de bussen (Productformule R-net). Een geregelde kruising waar veel voetgangers oversteken zal voor vertraging in de doorstroming zorgen. Ter plaatse van solitaire voetgangersoversteken zal een snelheidsverlaging moeten worden ingevoerd (30 km/h). Hiermee wordt het HOV-karakter van de busbaan aangetast. Daarnaast is de afstand tussen de haltes en de voorgenomen overste(e)k(en) dusdanig kort dat naast de verminderde doorstroming ook het comfort voor buspassagiers sterk achteruit zal gaan door optrekken en afremmen van de bus.

Historie

De vrijliggende busbanen in de provincie Noord-Holland zijn onder verschillende regimes aangelegd en beheerd. De provincie heeft zich opgeworpen als beheerder van het netwerk van vrijliggende busbanen.

Eerder zijn verschillende partijen beheerder van de busbaan geweest, wat heeft geleid tot verschillen van inzicht over de inrichting van (onder andere) solitaire voetgangers oversteken. Daardoor bestaan op een aantal plaatsen wel solitaire voetgangersoversteken op de busbaan, die niet conform huidige inzichten zijn.

Bestaande situaties zijn geen argument om nieuwe infrastructuur aan te leggen die niet conform de nu te hanteren richtlijn van de provincie Noord-Holland is.

Onderzoek gemeente Haarlemmermeer

Er wordt door de gemeente Haarlemmermeer een onderzoek uitgevoerd naar een gelijkvloerse solitaire oversteek ter hoogte van de Spicalaan te hoofddorp. Dit op uitdrukkelijk verzoek van

de gemeente. De uitkomsten van dit onderzoek worden besproken met beleid, beheer en de gedeputeerde (PNH), waarna besloten wordt of en op welke wijze er een kruising met de busbaan gerealiseerd wordt. Voorwaarden gesteld door de gedeputeerde: geen vertraging voor de bus, geen vermindering van verkeersveiligheid en geen precedentwerking.

Beheer

De VRI-installaties langs de busbaan op Schiphol-oost komen in beheer bij Schiphol. Een eventuele installatie voor een oversteek zal daar ook onder vallen. De kosten voor beheer van een eventuele installatie liggen dan ook bij Schiphol.

Bijlage 3 – Loopafstanden

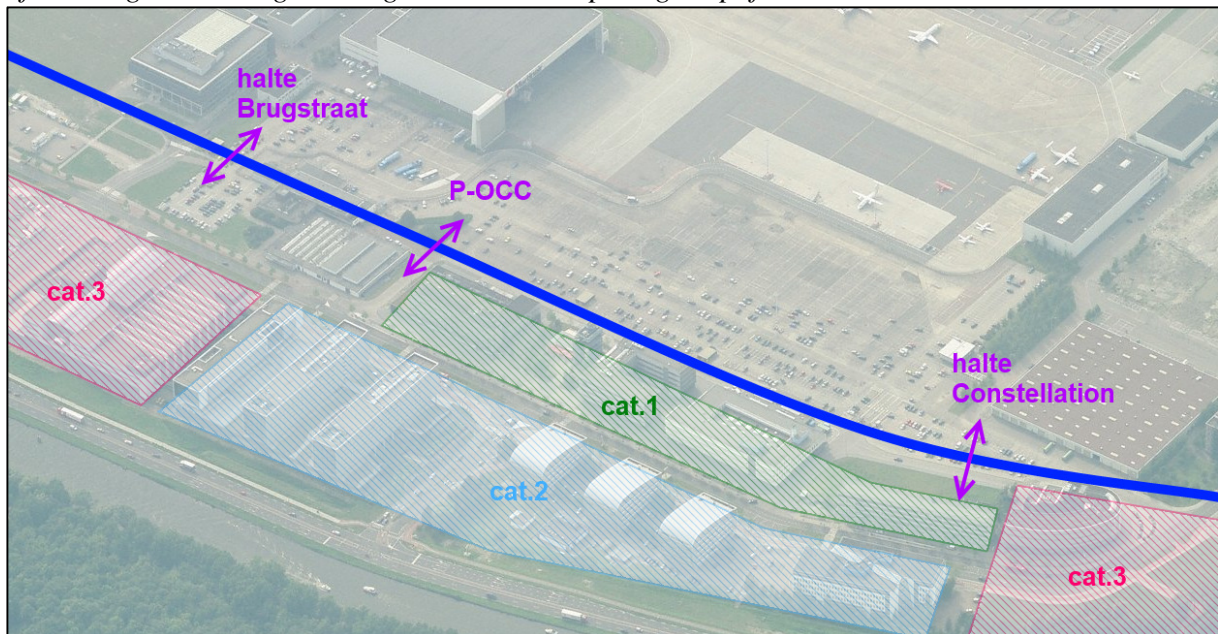
Methodiek bepaling toename looptijden

Voor het bepalen van de looptijd wordt gerekend met gewogen gemiddeldes per categorie gebouwen. Hierbij wordt uitgegaan van de meest logische parkeerplaats in relatie tot de oversteken en de uiteindelijke bestemming, gesymboliseerd door een cirkel met zwaartepunt. Voor de looproute is rekening gehouden met de oversteken en de gebouwen waar omheen gelopen moet worden. Voor de bestemming is uitgegaan van de in-/uitgangen van de genoemde gebouwen.

Er kan onderscheid worden gemaakt in gebouwen ten westen van Stationsplein, die voor parkeren volledig zijn aangewezen op P57 (categorie 1: KLM-gebouwen 101, 102-Convair, 107, 144 en restaurant Wings). Daarnaast kan er onderscheid gemaakt worden in gebouwen ten oosten van Stationsplein, die voor parkeren grotendeels (85-90%) zijn aangewezen op P57 (categorie 2: gebouw 133, Tristar). In de huidige situatie hebben parkerende automobilisten een loopafstand van gemiddeld circa 160 m tussen parkeerterrein P57 en de gebouwen in categorie 1, en 225 m voor categorie 2.

Verder zijn er nog de gebouwen die buiten de 360m-zone van de oversteken vallen, zoals bijvoorbeeld het Constellation-gebouw (categorie 3). De loopafstand voor deze gebouwen wordt niet of nauwelijks beïnvloed door de komst van de busbaan.

Abbeelding 2. Indeling in categorieën t.b.v. bepaling loopafstanden



tekeningen op te stellen door W+B

Naam overleg HOV Schiphol Oost
Locatie Haarlem, Houtplein 1.01 oost
Datum 4 juli 2014
Tijdstip begin: 13:00 eind: 14:30

Uw contactpersoon

BEL/VV

Doorkiesnummer

Agenda

1|1

1. Opening en mededelingen
2. Verslag van 27 mei 2014
Bijlage: Verslag Stuurgroep HOV Schiphol Oost 27 mei 2014
3. Oversteekplaatsen busbaan P57
Bijlage: Stuurgroepnotitie Oversteekplaatsen busbaan P57
HOV-Schiphol Oost haltekeuze t.h.v. P57
4. Verkenning Fly-over
Bijlage: Stuurgroepnotitie Doorlaatpost 2
5. Ontwerp Schipholdijk
Bijlage: Stuurgroepnotitie Ontwerp Schipholdijk
6. Planning
Bijlage: SG-Notitie Voortgang en Planning 4 juli 2014
7. Knooppunt Schiphol Zuid
Bijlage: Stand van zaken Knooppunt Schiphol Zuid
8. Volgende vergadering
9. Rondvraag en sluiting

Stuurgroepnotitie Oversteekplaatsen busbaan P57

(04 juli 2014)

Door de komst van de busbaan wordt parkeerterrein P57 gescheiden van de gebouwen door de busbaan. Hierdoor wijzigen de looproutes voor de circa 1.300 medewerkers en bezoekers die gebruik maken van P57 om (onder andere) de KLM-gebouwen 133, 102 (Convair), 107 en restaurant Wings te bereiken (zie afbeelding 1).

Afbeelding 1. Situatie met busbaan, leidend tot 360 m tussen oversteekplaatsen



Analyse oversteek

In de huidige situatie kan men tussen de paaltjes door de snelst mogelijke looproute naar de gebouwen vinden. Vanuit het beleid van Schiphol Parking wordt gesteld dat de gemiddelde loopafstand 150 meter is tussen parkeren en gebouwen. Voor de meeste gebouwen is dat van toepassing vanaf P57. Voor sommige gebouwen op P57 is dat in de huidige situatie al meer dan 150 meter loopafstand. Zie bijlage 1. In de huidige situatie is de gemiddelde looptijd 135 seconden. Zie bijlage 2 en 3.

Met de komst van de busbaan en het bijbehorende ontwerp, waarin twee oversteeken aan weerskanten van P57 zijn voorzien, is de afstand tussen de twee oversteeken 360 meter.

In de nieuwe situatie zal men vanaf P57 één van de oversteeken moeten kiezen.

Voor veel parkeerders (uitgaande van een parkeerdruk van 80%) betekent dit een toename in de afstand naar waar men kan oversteeken en vervolgens de looproute naar de gebouwen vervolgt.

In de nieuwe situatie zonder een extra oversteek zal de looptijd gemiddeld 240 seconden zijn. Dit is een toename van 105 seconden ten opzichte van de huidige situatie.

Om de extra looptijd zo gelijkwaardig mogelijk te houden ten opzichte van de huidige situatie is gekeken naar een extra oversteek vanaf P57 naar de gebouwen. Met een extra oversteek wordt de loopafstand iets vergroot ten opzichte van de huidige situatie en bedraagt de looptijd gemiddeld 164 seconden en vermeerderd de looptijd met ongeveer 30 seconden.

Oplossingsrichtingen extra oversteek

In de projectgroep is gekeken naar de diverse oplossingsrichtingen die mogelijk zijn om een extra oversteek te realiseren.

De oplossingsrichtingen zijn als volgt:

1. Gelijkvloerse kruising
2. Ongelijkvloerse kruising – trap
3. Ongelijkvloerse kruising – tunnel
4. Ongelijkvloerse kruising – half verzonken tunnel

Standpunten oplossingsrichtingen

Met de analyse van de consequenties voor de looptijden en de mogelijke oplossingsrichtingen zijn van de betrokken partijen de standpunten over het aanbrengen van de extra oversteek geïnventariseerd.

- Provincie Noord-Holland en SRA wensen geen (zo min mogelijk) additionele gelijkvloerse kruisingen toe te passen.
 - o Het beleid¹ van de provincie is dat er geen solitaire gelijkvloerse kruisingen voor voetgangers worden aangelegd, zie bijlage 4.
 - o Meerdere gelijkvloerse oversteken op korte afstand zijn niet acceptabel vanwege toenemende kans dat mensen over de busbaan gaan lopen. De afstanden tussen de oversteken wordt dan circa 100 m waardoor mensen (bij gelijkvloerse oversteek) hiertoe verleid kunnen worden.
 - o Een extra gelijkvloerse oversteek levert een extra verstoring voor de lijnvoering op.
- Schiphol Parking geeft aan dat de situatie met de busbaan zonder extra oversteek de situatie (looptijden) verslechterd ten opzichte van de huidige situatie. De nieuwe situatie met een oversteek is al minder gunstig om een optimaal rendement uit de parkeerplaats te behalen. Dit zal er voor zorgen dat de klant (m.n. KLM) niet meer het gelijkwaardige parkeerproduct krijgt als nu wordt aangeboden. Dit kan leiden tot een verlaging van de tarieven en mogelijke inkomstenderving. Schiphol Parking pleit voor een extra oversteek en heeft een voorkeur voor een gelijkvloerse oversteek Wanneer deze niet tot de mogelijkheden behoort heeft Schiphol Parking de voorkeur voor een ongelijkvloerse oversteek.
- Voor Schiphol Bereikbaarheid (ook geldend voor PNH en SRA) levert een extra gelijkvloerse oversteek een verstoring voor de lijnvoering op. Een extra oversteek is dan alleen toelaatbaar, mits deze ongelijkvloers is.
- Voor Schiphol Real Estate is een extra gelijkvloerse kruising wenselijk. Zij zal ook accepteren dat er geen extra oversteek wordt gerealiseerd. Het is vanuit SRE niet wenselijk dat de oplossing invloed heeft op het landschap. De visie op het gebied is dat het een open karakter heeft en dit moet behouden.
- KLM pleit voor een nieuwe situatie met een extra oversteek, Zij geven aan dat zonder extra oversteek de situatie voor het personeel zeer verslechterd, gezien de extra looptijden. De verwachting is dat dit tot onrust binnen KLM zal leiden. Een ongelijkvloerse kruising is niet wenselijk in verband met het (cabine)personeel met trolley's die bij de gebouwen moeten zijn. Een gelijkvloerse kruising heeft hierbij de voorkeur, maar wordt vanuit veiligheidsoogpunt ter discussie gesteld.

¹ In het kader van een vergelijkbare casus (Beukenhorst) wordt momenteel door Advin (namens gemeente Haarlemmermeer) dit standpunt nogmaals beoordeeld. Deze casus leidt vooralsnog niet tot een aanpassing van het beleid.

Discussie

Met de bovenstaande standpunten en randvoorwaarden is de discussie gevoerd welke oplossingsrichting toe kan worden gepast. De extra oversteek is een change op het ontwerp van de Provincie en zij geven aan dat een gelijkvloerse kruising niet acceptabel is. Ook KLM vindt een gelijkvloerse kruising niet wenselijk. De Provincie en SRA bieden alternatieven voor de gelijkvloerse kruising aan. Dat zorgt ervoor dat er diverse standpunten ontstaan binnen Schiphol en KLM over de mogelijke alternatieven en het wel of niet aanleggen van de extra oversteek.

Kijkend naar de oplossingsrichtingen zorgt een trap voor weerstand bij (cabine)personeel van KLM om gebruik hiervan te maken als zij trolleys bij zich hebben. De tunnel (met trappen) creëert hetzelfde probleem voor (cabine)personeel van KLM met trolleys en zorgt ook voor een sociaal onveilige situatie. Ook is de investering van deze optie fors omdat naar verwachting ook kabels en leidingen worden geraakt en het HWA moet worden verlegd.

De halfverzonken tunnel heeft de bovengenoemde problemen minimaal, maar zorgt voor een grote impact op het landschap in het gebied. Daarnaast is de halfverzonken tunnel gezien de investering die nodig is om deze te verwijderen, als er mogelijke toekomstige ontwikkelingen zijn en het terrein een andere bestemming krijgt, voor SRE geen optie.

Vanuit Schiphol is een voorstel ingediend bij SRA om van de twee haltes in het gebied, één gecombineerde halte te maken ter hoogte van gebouw 102. SRA heeft aan gegeven dat dit, met de verwachte lijnvoering, geen optie is in verband met grotere loopafstanden tussen de kantoren en de haltes en houdt vast aan de twee haltes. Het toevoegen van een extra halte wordt eveneens afgeraden in verband met het toenemen van de rijtijden en de beperkte toegevoegde waarde van de halte. Zie verder de notitie van SRA hierover (bijlage 5).

Conclusie

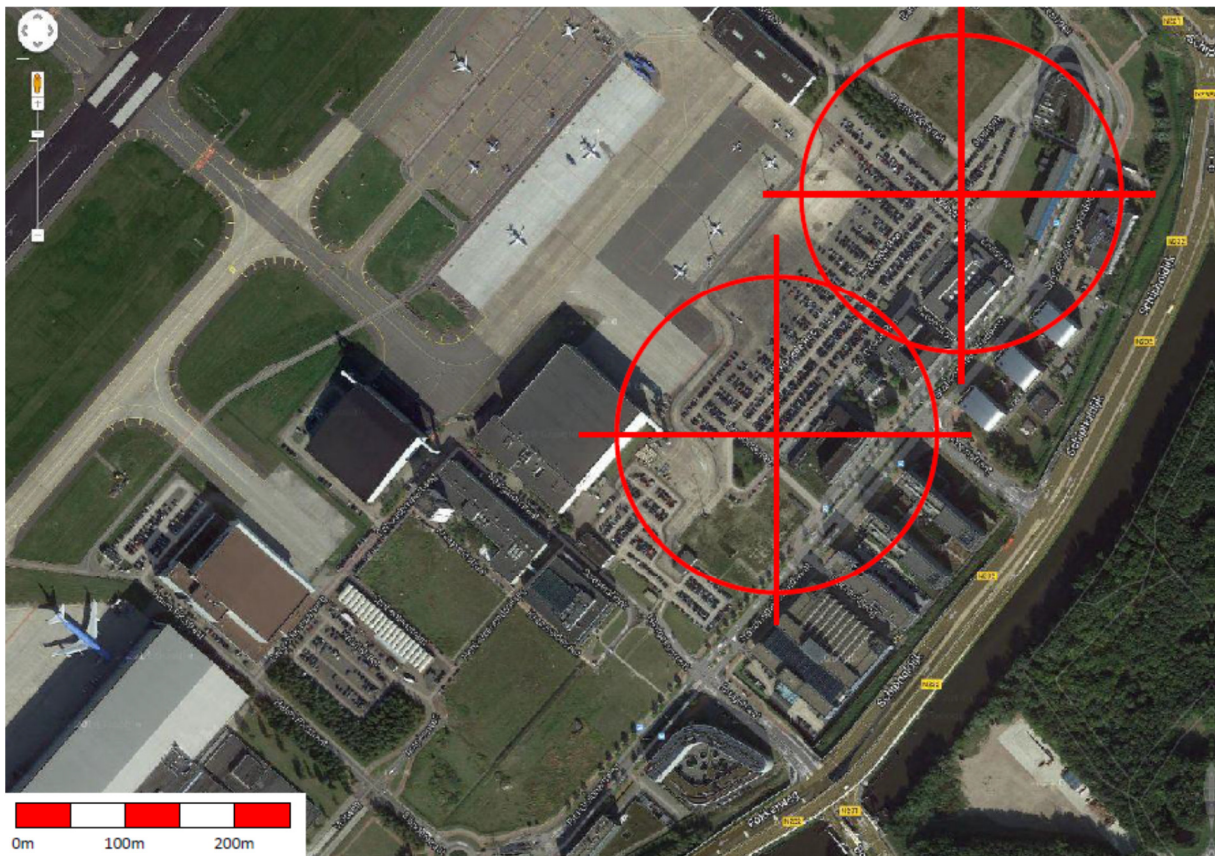
In de heroverweging is naar voren gekomen dat Schiphol voorstelt om een trap aan te leggen over de busbaan. De trap is, na een gelijkvloerse solitaire voetgangersovergang, de goedkoopste optie. Voor het (cabine)personeel met een trolley dat geen gebruik wil maken van de voetgangersoversteek bestaat de mogelijkheid om gebruik te maken van de gelijkvloerse oversteeken die in het ontwerp al zijn voorzien.

Aanvullende voorwaarde bij de trap is dat het hekwerk van de busbaan zeer deugdelijk moet zijn om te voorkomen dat mensen hun eigen gelijkvloerse weg over de busbaan gaan zoeken. De KLM is op de hoogte van dit standpunt en Schiphol zal met KLM deze optie nog nader afstemmen.

Bijlage 1 – Parkeerbeleid Schiphol Parking & Mobility Services i.r.t. besluitvorming P57/HOV

- Optimaal bedienen van vastgoedpropositie van SRE door looptijden zo laag mogelijk te houden (uitgangspunt loopafstand ‘enkele reis’ is 150m).
- De kwaliteit van de looproute zo hoog mogelijk te maken (waarbij het ‘voor gevoel omlopen’ een grote dissatisfier is).
- De huidige kwaliteitsniveau van P57 behouden en indien mogelijk verbeteren.

Loopafstanden P57 (150m)



Bijlage 2 – Loopafstanden

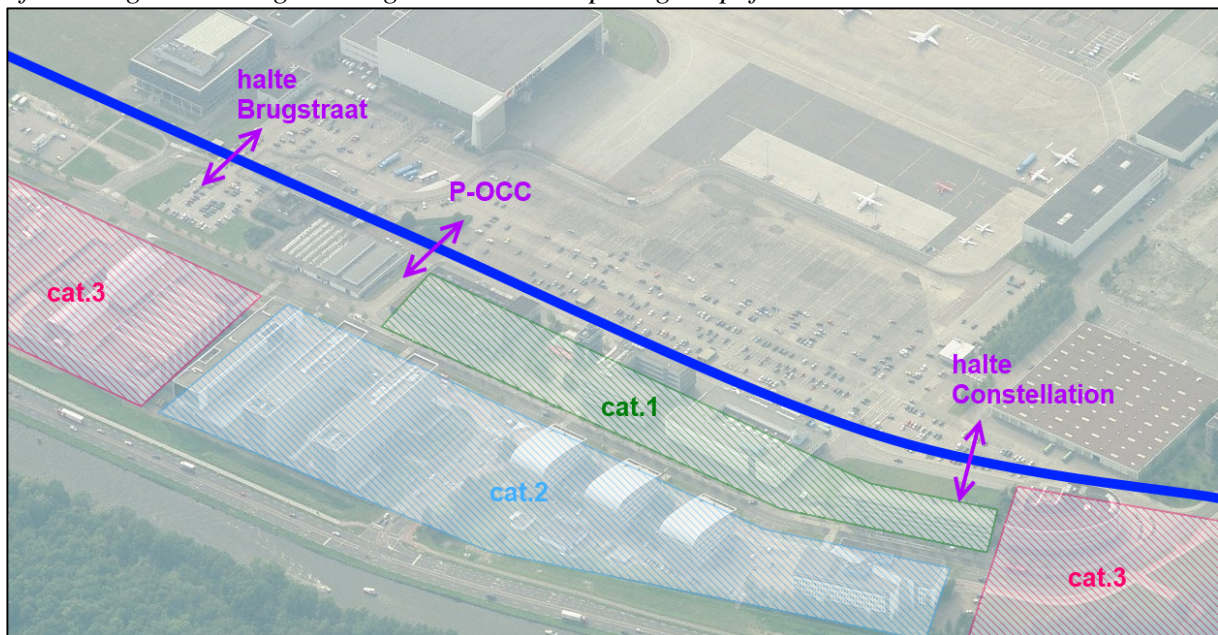
Methodiek bepaling toename looptijden

Voor het bepalen van de looptijd wordt gerekend met gewogen gemiddeldes per categorie gebouwen. Hierbij wordt uitgegaan van de meest logische parkeerplaats in relatie tot de oversteken en de uiteindelijke bestemming, gesymboliseerd door een cirkel met zwaartepunt. Voor de looproute is rekening gehouden met de oversteken en de gebouwen waar omheen gelopen moet worden. Voor de bestemming is uitgegaan van de in-/uitgangen van de genoemde gebouwen.

Er kan onderscheid worden gemaakt in gebouwen ten westen van Stationsplein, die voor parkeren volledig zijn aangewezen op P57 (categorie 1: KLM-gebouwen, 102-Convair, 107, 144 en restaurant Wings). Daarnaast kan er onderscheid gemaakt worden in gebouwen ten oosten van Stationsplein, die voor parkeren grotendeels (85-90%) zijn aangewezen op P57 (categorie 2: gebouw 133, Tristar). In de huidige situatie hebben parkerende automobilisten een loopafstand van gemiddeld circa 160 m tussen parkeerterrein P57 en de gebouwen in categorie 1, en 225 m voor categorie 2.

Verder zijn er nog de gebouwen die buiten de 360m-zone van de oversteken vallen, zoals bijvoorbeeld het Constellation-gebouw (categorie 3). De loopafstand voor deze gebouwen wordt niet of nauwelijks beïnvloed door de komst van de busbaan.

Abbeelding 2. Indeling in categorieën t.b.v. bepaling loopafstanden



Bijlage 3 – Loopafstanden en -tijden van P57 naar diverse gebouwen

Tabel 1. Loopafstanden- en tijden per dag in huidige situatie

Gebouw	Parkeerders	Loopafstand	Looptijd in sec	Looptijd totaal
107	115	138 m	99 s	11.426 s
Wings	?	129 m	93 s	?
Convair	210	121 m	87 s	18.295 s
144	?	217 m	156 s	?
Tristar	441	205 m	148 s	65.092 s
133	175	230 m	166 s	28.980 s
Constellation	204	229 m	165 s	33.636 s
Totaal	1.315			176.768 s
Gemiddelde looptijd			131 s	

Tabel 2. Loopafstanden- en tijden per dag in toekomstige situatie, parkeerdruk 80%

Gebouw	Parkeerders	Loopafstand	Looptijd	Looptijd totaal	Toename looptijd
107	115	259 m	186 s	21.445 s	10.019 s
Wings	?	272 m	196 s	?	?
Convair	210	296 m	213 s	44.755 s	26.460 s
144	?	280 m	202 s	?	?
Tristar	441	397 m	286 s	126.055 s	60.964 s
133	175	327 m	235 s	41.202 s	12.222 s
Constellation	204	246 m	177 s	36.132 s	2.497 s
Totaal	1.315			315.001 s	138.233 s
Gemiddelde looptijd				214 s	105 s

Tabel 3. Loopafstanden- en tijden per dag in toekomstige situatie met extra oversteek, parkeerdruk 80%

Gebouw	Parkeerders	Loopafstand	Looptijd	Looptijd totaal	Toename looptijd
107	115	232 m	167 s	19.210 s	7.783 m
Wings	?	192 m	138 s	?	?
Convair	210	177 m	127 s	26.762 s	8.467 m
144	?	254 m	183 s	?	?
Tristar	441	247 m	178 s	78.427 s	13.336 m
133	175	292 m	210 s	36.792 s	7.812 m
Constellation	204	229 m	165 s	33.636 s	0 m
Totaal	1.315			215.415 s	39.234
Gemiddelde looptijd				164 s	30 s

Bijlage 4 – Beleid PNH solitaire voetgangersoversteekplaatsen

Aanleiding

Het tracé van de in voorbereiding zijnde busbaan op Schiphol-oost loopt tussen het parkeerterrein P57 en een aantal gebouwen op Schiphol-oost. Gebruikers van deze gebouwen parkeren de auto op het parkeerterrein P57 en moeten de busbaan kruisen om na parkeren bij de gebouwen te komen.

Er zijn op dit gedeelte van het tracé twee kruisingen voor voetgangers voorzien, namelijk bij bushalte Oostgat en bij OCC. De afstand tussen deze twee oversteken is 360 meter. Schiphol stelt voor twee additionele solitaire voetgangersoversteken te maken tussen deze twee reeds voorziene oversteken. Dit stuit op bezwaren van de provincie Noord-Holland.

Kruising

Er zijn twee zwaarwegende argumenten waarom de provincie Noord-Holland geen nieuwe solitaire voetgangersoversteken over de busbaan toestaat:

1. Verkeersveiligheid. De verkeersveiligheid is een belangrijk beleidsthema en aandachtspunt voor de provincie Noord-Holland. Een busbaan wordt zowel binnen als buiten de bebouwde kom beschouwd als een gebiedsontsluitingsweg. Conform de richtlijnen worden op dit type weg geen solitaire voetgangersoversteken toegestaan. Het snelheids- en massaverschil tussen bus en voetganger is groot. Hierdoor is het onveilig wanneer langzaam verkeer een HOV-baan gelijkvloers kruisen. Een eventuele aanrijding zal al snel zwaar letsel tot gevolg hebben. De provincie kiest er daarom voor nieuwe oversteken enkel toe te staan op plaatsen waar de snelheid van de bus laag is en er andere attentieverhogende kenmerken bestaan, bijvoorbeeld bij een halte of kruising waar ook snelverkeer de busbaan kruist.
2. Doorstroming bussen. Een vrijliggende busbaan wordt aangelegd in het kader van Hoogwaardig Openbaar Vervoer. Belangrijk onderdeel daarvan is de doorstroming van de bussen (Productformule R-net). Een geregelde kruising waar veel voetgangers oversteken zal voor vertraging in de doorstroming zorgen. Ter plaatse van solitaire voetgangersoversteken zal een snelheidsverlaging moeten worden ingevoerd (30 km/h). Hiermee wordt het HOV-karakter van de busbaan aangetast. Daarnaast is de afstand tussen de haltes en de voorgenomen overste(e)k(en) dusdanig kort dat naast de verminderde doorstroming ook het comfort voor buspassagiers sterk achteruit zal gaan door optrekken en afremmen van de bus.

Historie

De vrijliggende busbanen in de provincie Noord-Holland zijn onder verschillende regimes aangelegd en beheerd. De provincie heeft zich opgeworpen als beheerder van het netwerk van vrijliggende busbanen.

Eerder zijn verschillende partijen beheerder van de busbaan geweest, wat heeft geleid tot verschillen van inzicht over de inrichting van (onder andere) solitaire voetgangers oversteken. Daardoor bestaan op een aantal plaatsen wel solitaire voetgangersoversteken op de busbaan, die niet conform huidige inzichten zijn.

Bestaande situaties zijn geen argument om nieuwe infrastructuur aan te leggen die niet conform de nu te hanteren richtlijn van de provincie Noord-Holland is.

Onderzoek gemeente Haarlemmermeer

Er wordt door de gemeente Haarlemmermeer een onderzoek uitgevoerd naar een gelijkvloerse solitaire oversteek ter hoogte van de Spicalaan te hoofddorp. Dit op uitdrukkelijk verzoek van

de gemeente. De uitkomsten van dit onderzoek worden besproken met beleid, beheer en de gedeputeerde (PNH), waarna besloten wordt of en op welke wijze er een kruising met de busbaan gerealiseerd wordt. Voorwaarden gesteld door de gedeputeerde: geen vertraging voor de bus, geen vermindering van verkeersveiligheid en geen precedentwerking.

Beheer

De VRI-installaties langs de busbaan op Schiphol-oost komen in beheer bij Schiphol. Een eventuele installatie voor een oversteek zal daar ook onder vallen. De kosten voor beheer van een eventuele installatie liggen dan ook bij Schiphol.

Bijlage 5 – Notitie SRA P57 haltes

opgesteld door : [REDACTED]
datum opgesteld : 17 juni 2014
via :
aan :
onderwerp : HOV-Schiphol Oost haltekeuze t.h.v. P57

Aanleiding

De Provincie Noord-Holland, Stadsregio Amsterdam, Schiphol en de gemeente Haarlemmermeer realiseren bij Schiphol Oost een vrijliggende busbaan als onderdeel van één sterk en samenhangend HOV (hoogwaardig openbaar vervoer)-netwerk voor de reiziger en voor de bereikbaarheid van Mainport Schiphol als onderdeel van een duurzaam bereikbare Metropoolregio Amsterdam (MRA).

De concurrentiepositie van het Openbaar Vervoer ten opzichte van de auto naar Schiphol Oost is niet goed. Uit het mobiliteitsonderzoek blijkt de gemiddelde reistijd met het openbaar vervoer ongeveer een half uur langer te zijn dan met de auto. De realisatie van een HOV-verbinding naar Schiphol Oost heeft als doel de reistijd met het openbaar vervoer te verkorten en daarbij ook de betrouwbaarheid en wachttijden te verbeteren.

Gem. Reistijd woon – werkverkeer Schiphol werkers werkzaam op Schiphol Oost:

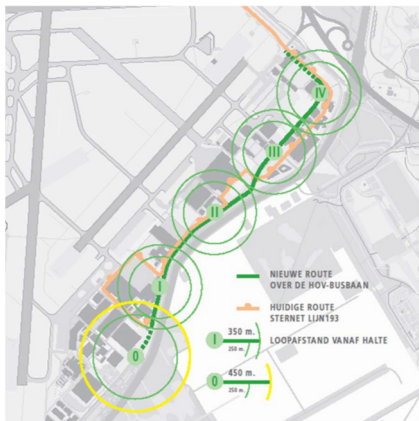
<u>Jaartal</u>	<u>Aandeel modal split OV</u>	<u>reistijd Ov</u>	<u>reistijd Auto</u>
2008	21%	72 min.	43 min.
2010	20%	70 min.	44 min.
2013	18%	60 min.	37 min.

Bron: Mobiliteitsonderzoek Schiphol 2013

Uitgangspunten

Een belangrijke onderscheidende factor van HOV ten opzichte van overig openbaar vervoer is de reistijd. Het HOV kenmerkt zich door minder haltes en vaak een vrijliggende busbaan waardoor de reistijd relatief kort is en de betrouwbaarheid toeneemt. De reistijd wordt grotendeels bepaald door de mate waarin de busbaan vrij ligt van het overige verkeer.

De HOV-busbaan Schiphol-Oost onderscheidt zich van de huidige busroutes doordat deze langs het Technisch Areaal komt te lopen in plaats van dit aan te doen. Doordat de doorlaatpost wordt vermeden en het aantal haltes wordt teruggebracht naar 9 naar 4 wordt een rijtijdwinst van 12 minuten geboekt. De HOV-lijn zal een hogere frequentie dan de bestaande sternetlijnen krijgen en aansluitingsgarantie krijgen op de knooppunten Schiphol Noord en Schiphol Plaza.

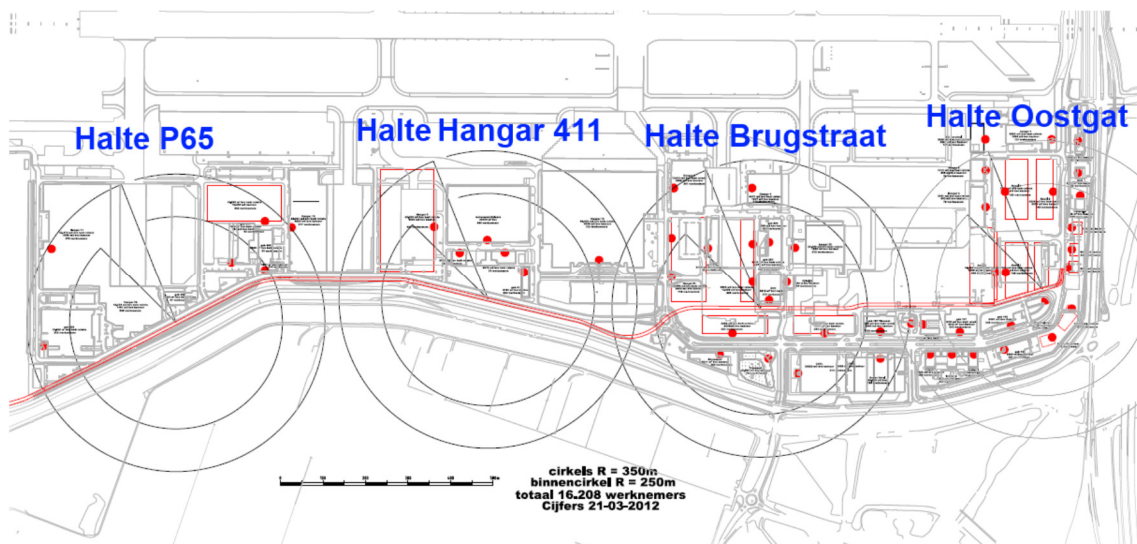


Figuur 1. Haltespreiding en haltecirkels (loopafstanden maximaal 350 meter).

Aantallen haltes en lijnvoering

Voor HOV Schiphol Oost wordt uitgegaan van 4 R-net haltes (van 30 meter) met een ruimtelijke reservering voor 40 meter. Met een halteafstand van 350 – 450 meter is onderlinge halteafstand kleiner dan bij de HOV-standaard van 800-1000 meter afstand. De voorkeurslocaties zijn gekozen op basis van overleg en de tekening met werknemersaantallen, zoals op 21 maart 2012 van Schiphol ontvangen. De grotere loopafstanden tot de halte (door het samenvoegen van Sternetlijnen) wordt gecompenseerd door een hogere frequentie en rijnsnelheid. In de stuurgroep van 13 november 2012 is het aantal haltes definitief op vier vastgesteld. Daarbij is tevens als uitgangspunt dat één halte ten noorden van de Brugstraat wordt gerealiseerd.

Uit onderstaand figuur blijkt dat alle ingangen van de gebouwen passen binnen de haltecirkel van 350 meter waarbij het zwaartepunt ligt op de binnencirkel van 250 meter.



In het project is naar aanleiding van de vaststelling van de scope in de tweede helft van 2012, uitgebreid overleg gevoerd over het aantal haltes op het Noordelijk deel van de HOV-busbaan Schiphol Oost.

De volgende lijnvoering staat de Stadsregio Amsterdam voor ogen als de HOV-busbaan Schiphol Oost gereed is.²

- Eén spitslijn via Schiphol Oost, die rijdt tussen Amsterdam West - Schiphol Noord – Schiphol Oost Stationsplein-Schiphol Zuid (Rijk) en Hoofddorp NS. Dit is de spitsversteking van de zogenaamde Westtangent. De frequentie van deze lijn is minimaal 15 minuten.
- Een ringlijn, in twee richtingen, rond geheel Schiphol via Schiphol Rijk, P30, Plaza, P40, Schiphol-Noord, Schiphol Oost, en weer Schiphol Rijk. Deze lijn rijdt in twee richtingen en verbindt daarmee alle bestemmingen op Schiphol met elkaar. De frequentie van deze lijn is in de spits minimaal 10 minuten.

Beide lijnen stoppen op alle haltes op het busbaantraject Schiphol Oost. Er is onvoldoende vervoerwaarde om op dit moment onderscheid te maken tussen ontsluitende en R-netlijnen en daarmee voor deze formules onderscheidende haltes. Mogelijk dat dit op langere termijn gebeurt als dit gebied zich qua OV-gebruik meer ontwikkelt. Bij ingebruikname van de HOV-busbaan gaat de huidige lijn 193 op in de beschreven spits en ringlijn. Deze nieuwe lijnen zullen niet (meer)door de hekken Schiphol Oost binnenrijden en het technisch areaal aandoen.

Om een goede afweging te kunnen maken is in de tweede helft van 2012 tot en met januari 2013 is een reistijdvergelijking opgesteld tussen de huidige situatie met Schiphol Sternet en de situatie na ingebruikname HOV Schiphol Oost.

Reistijd met HOV is	Bestaande Sternet situatie ¹⁾	Volgebouwd Schiphol-Oost	als het HOV iedere 5 min rijdt
>1 minuut langer	10%	7%	3%
tot 1 minuut langer	16%	14%	7%
Reistijd is gelijk	-	-	-
tot 1 minuut korter	19%	18%	16%
> 1 minuut korter	55%	61%	74% ²⁾

1) bij de bestaande Sternet frequenties en het HOV bij iedere 6 minuten een vertrek.

2) dit voordeel loopt op tot zelfs meer 8 minuten!

Gebouw	Bestaand Sternet				Toekomstig R-net					Vershil
	Wachttijd W	Rijtijd R	Looptijd L	Totale tijd T	Wachttijd. W	Rijtijd R	Looptijd L	'Hek'tijd H	Totale tijd T	T-T
Caravelle	1,8	10	2,4	14,1	2,5	7	3,7	-	13,2	- 0,9
Tristar 3	1,8	11	2,7	15,7	2,5	8	5,6	-	16,1	- 0,4
Hangar 4	2,5	12	5,9	20,4	2,5	8	4,7	0,5	15,7	- 4,7
Gebouw 204	2,5	12	3,9	18,4	2,5	8	2,5	0,5	13,5	- 4,9
Hangar 11	2,5	21	0,6	24,1	2,5	10	5,8	0,5	18,6	- 5,5

² De beschreven lijnvoering betreft een aanname gemaakt in 2012. Schiphol en Stadsregio Amsterdam zijn in overleg over de gewenste lijnvoering.

Uit de analyse kan worden opgemaakt dat zowel nu als in de toekomst, bij een volgebouwd Schiphol-Oost de reistijd voor meer dan de helft van de reizigers met meer dan een minuut verkort wordt. Mocht de frequentie worden opgeschroefd als gevolg van een toegenomen reizigersaanbod neemt dit zelfs tot 75%.

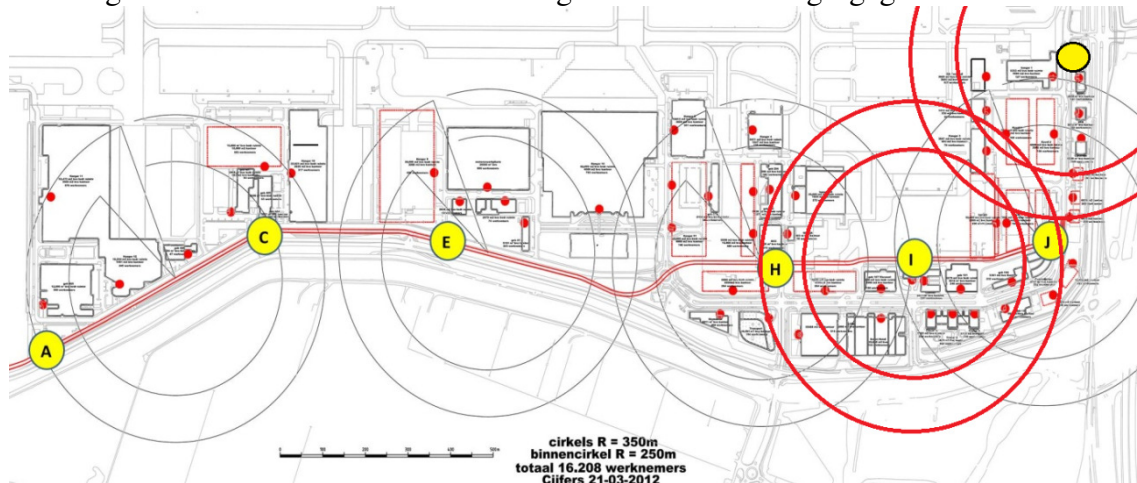
In onderstaande tabel wordt de wijziging in en verdeling van het aandeel werknemers per afstandsklasse en looptijden toegelicht.

Tabel : Aandeel werknemers per loopafstand/ looptijd d.d. 2012		
	Sternet 13 haltes	HOV 4 haltes
SPL Oost Openbaar deel: 5.400 werknemers		
- tot 250 m / 3 min.	100%	70%
- tot 350 m / 4,2 min.	-	97%
- > 350 m / > 4,2 min.	-	4%
Bedrijventerrein Oost: 5.500 werknemers		
- tot 250 m / 3 min.	98%	49%
- tot 350 m / 4,2 min.	98%	100%
- > 350 m	2%	0%

Wijziging in halteconfiguratie Mei 2014 is in de stuurgroep van het project de vraag gesteld of en onder welke voorwaarden een halte gesitueerd kan worden in het midden van P57 (I) tussen de halte Oostgat (J) en Brugstraat (H) in. Mogelijk biedt dit een oplossing voor de ontsluiting van P57 richting de kantoren om zo de loopafstanden te verkorten.

Toevoegen halte P57

Vanuit de doorstroming van het HOV en de kleine halteafstand (600 meter) tussen halte Oostgat (J) en halte Brugstraat (H) heeft het toevoegen van een extra halte geen toegevoegde waarde voor de bereikbaarheid van de bus gebruikers. Halte P57 (I) zou op 290 meter van halte Oostgat (J) komen te liggen wat zelfs voor een ontsluitende buslijn erg kort is. Uit onderstaand figuur blijkt dat deze halte weliswaar de loopafstanden naar enkele gebouwen verkort maar dat deze geen nieuw verzorgingsgebied bedient.



Haltes samenvoegen

Het samenvoegen van de haltes Oostgat (J) en als halte Brugstraat (H) tot een halte P57 (I) heeft twee nadelen. Ten eerste worden de loopafstanden van de gebouwen aan de Hendrik Walaardt Sacréstraat groter en komen buiten de cirkels van 350 meter te liggen. Dit is op te vangen door een halte toe te voegen ter hoogte van de huidige halte Bussluis. Echter is de verwachting dat deze halte slechts een beperkt verzorgingsgebied heeft. Ook de gebouwen ten zuidwesten van de Brugstraat buiten de cirkel te liggen. Het samenvoegen van deze haltes zou voor langere loopafstanden zorgen en minder gunstige reistijden voor de gebruikers in dit gebied. Het verschuiven van halte Oostgat naar het midden van P57 (I) en een nieuw te realiseren halte op de Hendrik Walaardt Sacréstraat ter hoogte van de Thermiekstraat.

Ten tweede heeft de halte Brugstraat (H) een functie in de bediening van bussen die via de Bosrandweg en de Brugstraat de HOV-baan opdraaien en/of verlaten. Een halte nabij de Brugstraat is daarvoor van belang.

Conclusie

- Ten opzichte van het Sternet gaat het merendeel van de OV-reizigers erop vooruit met de realisatie van HOV Schiphol Oost. De reistijd neemt voor veel gebruikers af en 97% - 100% van de gebruikers heeft binnen 350 meter een R-nethalte tot zijn beschikking.
- Als Schiphol Oost zich nog verder ontwikkelt en daardoor de (H)OV-bediening toeneemt, wordt het aantal gebruikers dat baat heeft bij de nieuwe verbinding nog groter.
- Het toevoegen van een halte tussen de haltes Oostgat (J) en halte Brugstraat (H) biedt voor sommige gebruikers weliswaar kortere loopafstanden maar zorgt voor een langere reistijd voor het overgrote deel van de (doorgaande) reizigers. De halteafstanden worden met 290 meter tussen halte Oostgat (J) en Halte P57 (I) en 380 meter tussen halte P57 en halte Brugstraat (H) erg klein voor een HOV-afstand waarbij normaal gesproken gewerkt wordt met 800 – 1000 meter tussen haltes.
- Het samenvoegen van de haltes Oostgat en Brugstraat zorgt voor veel grotere loopafstanden en minder gunstige reistijden ten opzichte van de halteverdeling waar nu vanuit gegaan wordt. voor de reizigers uit dit gebied. Hier tegenover staat een beperkte reistijdwinst voor doorgaande reizigers.
- Het toevoegen van deze halte zorgt niet voor een betere bediening van het gebied rond de halte. De gebouwen in dit gebied worden nu al bediend binnen 350 meter loopafstand.

MEMO



opgesteld door :
datum opgesteld : 17 juni 2014
via :
aan :
onderwerp : HOV-Schiphol Oost haltekeuze t.h.v. P57

Aanleiding

De Provincie Noord-Holland, Stadsregio Amsterdam, Schiphol en de gemeente Haarlemmermeer realiseren bij Schiphol Oost een vrijliggende busbaan als onderdeel van één sterk en samenhangend HOV (hoogwaardig openbaar vervoer)-netwerk voor de reiziger en voor de bereikbaarheid van Mainport Schiphol als onderdeel van een duurzaam bereikbare Metropoolregio Amsterdam (MRA).

De concurrentiepositie van het Openbaar Vervoer ten opzichte van de auto naar Schiphol Oost is niet goed. Uit het mobiliteitsonderzoek blijkt de gemiddelde reistijd met het openbaar vervoer ongeveer een half uur langer te zijn dan met de auto. De realisatie van een HOV-verbinding naar Schiphol Oost heeft als doel de reistijd met het openbaar vervoer te verkorten en daarbij ook de betrouwbaarheid en wachttijden te verbeteren.

Gem. Reistijd woon – werkverkeer Schiphol werkers werkzaam op Schiphol Oost:

<u>Jaartal</u>	<u>Aandeel modal split OV</u>	<u>reistijd Ov</u>	<u>reistijd Auto</u>
2008	21%	72 min.	43 min.
2010	20%	70 min.	44 min.
2013	18%	60 min.	37 min.

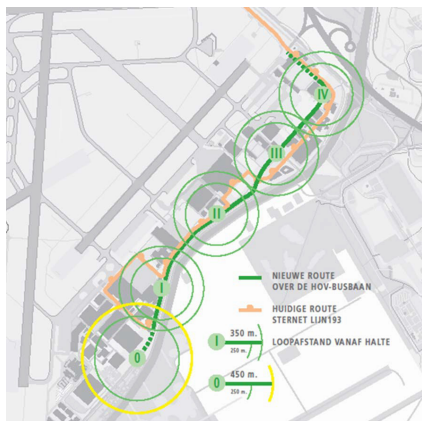
Bron: Mobiliteitsonderzoek Schiphol 2013

Uitgangspunten

Een belangrijke onderscheidende factor van HOV ten opzichte van overig openbaar vervoer is de reistijd. Het HOV kenmerkt zich door minder haltes en vaak een vrijliggende busbaan waardoor de reistijd relatief kort is en de betrouwbaarheid toeneemt. De reistijd wordt grotendeels bepaald door de mate waarin de busbaan vrij ligt van het overige verkeer.

De HOV-busbaan Schiphol-Oost onderscheidt zich van de huidige busroutes doordat deze langs het Technisch Areaal komt te lopen in plaats van dit aan te doen. Doordat de doorlaatpost wordt vermeden en het aantal haltes wordt teruggebracht naar 9 naar 4 wordt een rijtijdwinst van 12 minuten geboekt. De HOV-lijn zal een hogere frequentie dan de bestaande sternetlijnen krijgen en aansluitingsgarantie krijgen op de knooppunten Schiphol Noord en Schiphol Plaza.

MEMO

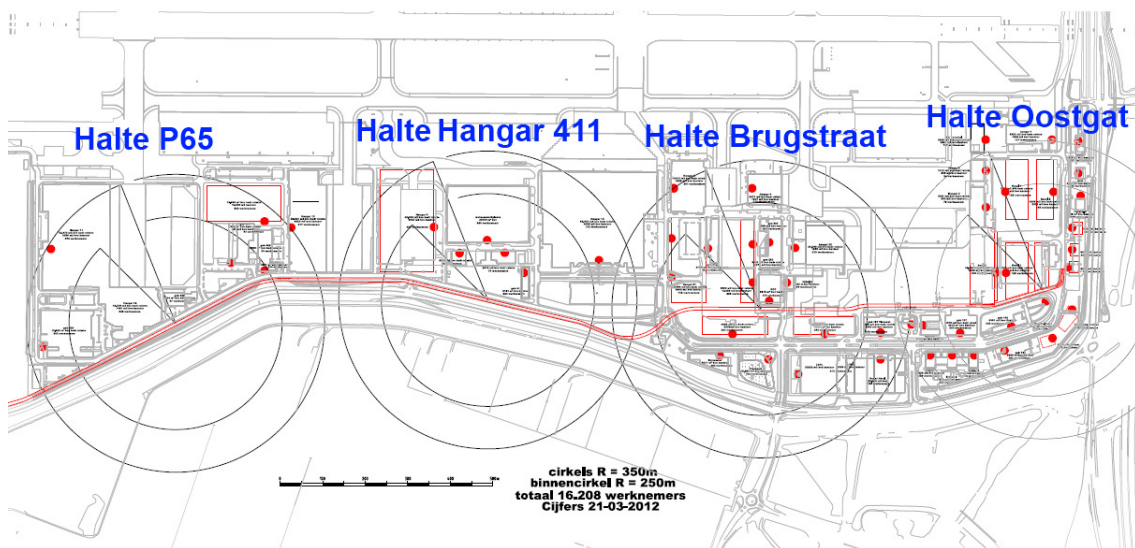


Figuur 1. Haltespreiding en haltecirkels (loopafstanden maximaal 350 meter).

Aantallen haltes en lijnvoering

Voor HOV Schiphol Oost wordt uitgegaan van 4 R-net haltes (van 30 meter) met een ruimtelijke reservering voor 40 meter. Met een halteafstand van 350 – 450 meter is onderlinge halteafstand kleiner dan bij de HOV-standaard van 800-1000 meter afstand. De voorkeurslocaties zijn gekozen op basis van overleg en de tekening met werknemersaantallen, zoals op 21 maart 2012 van Schiphol ontvangen. De grotere loopafstanden tot de halte (door het samenvoegen van Sternetlijnen) wordt gecompenseerd door een hogere frequentie en rijsnelheid. In de stuurgroep van 13 november 2012 is het aantal haltes definitief op vier vastgesteld. Daarbij is tevens als uitgangspunt dat één halte ten noorden van de Brugstraat wordt gerealiseerd.

Uit onderstaand figuur blijkt dat alle ingangen van de gebouwen passen binnen de haltecirkel van 350 meter waarbij het zwaartepunt ligt op de binnencirkel van 250 meter.



In het project is naar aanleiding van de vaststelling van de scope in de tweede helft van 2012, uitgebreid overleg gevoerd over het aantal haltes op het Noordelijk deel van de HOV-busbaan Schiphol Oost.

De volgende lijnvoering staat de Stadsregio Amsterdam voor ogen als de HOV-busbaan Schiphol Oost gereed is.¹

¹ De beschreven lijnvoering betreft een aanname gemaakt in 2012. Schiphol en Stadsregio Amsterdam zijn in overleg over de gewenste lijnvoering.

HOV-Schiphol Oost haltekeuze t.h.v. P57

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

MEMO

- Eén spitslijn via Schiphol Oost, die rijdt tussen Amsterdam West - Schiphol Noord – Schiphol Oost Stationsplein-Schiphol Zuid (Rijk) en Hoofddorp NS. Dit is de spitsversteking van de zogenaamde Westtangent. De frequentie van deze lijn is minimaal 15 minuten.
- Een ringlijn, in twee richtingen, rond geheel Schiphol via Schiphol Rijk, P30, Plaza, P40, Schiphol-Noord, Schiphol Oost, en weer Schiphol Rijk . Deze lijn rijdt in twee richtingen en verbindt daarmee alle bestemmingen op Schiphol met elkaar. De frequentie van deze lijn is in de spits minimaal 10 minuten.

Beide lijnen stoppen op alle halten op het busbaantraject Schiphol Oost. Er is onvoldoende vervoerwaarde om op dit moment onderscheid te maken tussen ontsluitende en R-netlijnen en daarmee voor deze formules onderscheidende halten. Mogelijk dat dit op langere termijn gebeurt als dit gebied zich qua OV-gebruik meer ontwikkelt. Bij ingebruikname van de HOV-busbaan gaat de huidige lijn 193 op in de beschreven spits en ringlijn. Deze nieuwe lijnen zullen niet (meer)door de hekken Schiphol Oost binnenrijden en het technisch areaal aandoen.

Om een goede afweging te kunnen maken is in de tweede helft van 2012 tot en met januari 2013 is een reistijdvergelijking opgesteld tussen de huidige situatie met Schiphol Snet en de situatie na ingebruikname HOV Schiphol Oost.

Reistijd met HOV is	Bestaande Snet situatie ¹⁾	Volgebouwd Schiphol-Oost	als het HOV iedere 5 min rijdt
>1 minuut langer	10%	7%	3%
tot 1 minuut langer	16%	14%	7%
Reistijd is gelijk	-	-	-
tot 1 minuut korter	19%	18%	16%
> 1 minuut korter	55%	61%	74% ²⁾

- 1) bij de bestaande Snet frequenties en het HOV bij iedere 6 minuten een vertrek.
2) dit voordeel loopt op tot zelfs meer 8 minuten!

Gebouw	Bestaand Snet				Toekomstig R-net					Verschil T-T
	Wachttijd W	Rijtijd R	Looptijd L	Totale tijd T	Wachttijd. W	Rijtijd R	Looptijd L	'Hek'tijd H	Totale tijd T	
Caravelle	1,8	10	2,4	14,1	2,5	7	3,7	-	13,2	- 0,9
Tristar 3	1,8	11	2,7	15,7	2,5	8	5,6	-	16,1	- 0,4
Hangar 4	2,5	12	5,9	20,4	2,5	8	4,7	0,5	15,7	- 4,7
Gebouw 204	2,5	12	3,9	18,4	2,5	8	2,5	0,5	13,5	- 4,9
Hangar 11	2,5	21	0,6	24,1	2,5	10	5,8	0,5	18,6	- 5,5

Uit de analyse kan worden opgemaakt dat zowel nu als in de toekomst, bij een volgebouwd Schiphol-Oost de reistijd voor meer dan de helft van de reizigers met meer dan een minuut verkort wordt. Mocht de frequentie worden opgeschroefd als gevolg van een toegenomen reizigersaanbod neemt dit zelfs tot 75%.

MEMO

In onderstaande tabel wordt de wijziging in en verdeling van het aandeel werknemers per afstandsklasse en looptijden toegelicht.

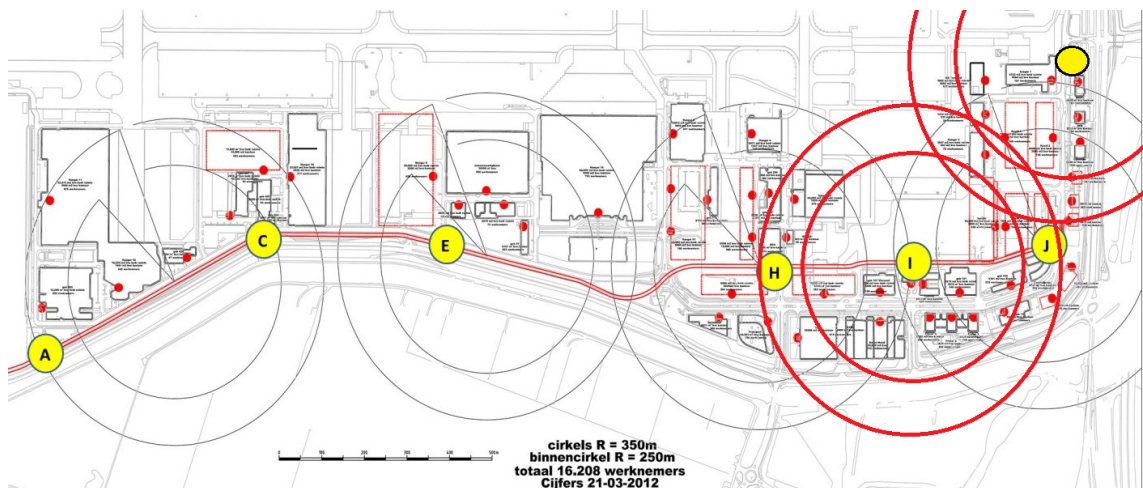
Tabel : Aandeel werknemers per loopafstand/ looptijd d.d. 2012		
	Sternet 13 haltes	HOV 4 haltes
SPL Oost Openbaar deel: 5.400 werknemers		
- tot 250 m / 3 min.	100%	70%
- tot 350 m / 4,2 min.	-	97%
- > 350 m / > 4,2 min.	-	4%
Bedrijventerrein Oost: 5.500 werknemers		
- tot 250 m / 3 min.	98%	49%
- tot 350 m / 4,2 min.	98%	100%
- > 350 m	2%	0%

Wijziging in halteconfiguratie

Mei 2014 is in de stuurgroep van het project de vraag gesteld of en onder welke voorwaarden een halte gesitueerd kan worden in het midden van P57 (I) tussen de halte Oostgat (J) en Brugstraat (H) in. Mogelijk biedt dit een oplossing voor de ontsluiting van P57 richting de kantoren om zo de loopafstanden te verkorten.

- Toevoegen halte P57

Vanuit de doorstroming van het HOV en de kleine halteafstand (600 meter) tussen halte Oostgat (J) en halte Brugstraat (H) heeft het toevoegen van een extra halte geen toegevoegde waarde voor de bereikbaarheid van de bus gebruikers. Halte P57 (I) zou op 290 meter van halte Oostgat (J) komen te liggen wat zelfs voor een ontsluitende buslijn erg kort is. Uit onderstaand figuur blijkt dat deze halte weliswaar de loopafstanden naar enkele gebouwen verkort maar dat deze geen nieuw verzorgingsgebied bedient.



- Haltes samenvoegen

Het samenvoegen van de haltes Oostgat (J) en als halte Brugstraat (H) tot een halte P57 (I) heeft twee nadelen. Ten eerste worden de loopafstanden van de gebouwen aan de Hendrik Walaardt Sacréstraat groter en komen buiten de cirkels van 350 meter te liggen. Dit is op te vangen door een halte toe te voegen ter hoogte van de huidige halte Bussluis. Echter is de verwachting dat deze halte slechts een beperkt verzorgingsgebied heeft. Ook de gebouwen ten zuidwesten van de Brugstraat buiten de cirkel te liggen. Het samenvoegen van deze haltes zou voor langere loopafstanden zorgen en minder gunstige reistijden voor de gebruikers in dit gebied. Het verschuiven van halte Oostgat naar het

HOV-Schiphol Oost haltekeuze t.h.v. P57

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

MEMO

midden van P57 (I) en een nieuw te realiseren halte op de Hendrik Walaardt Sacréstraat ter hoogte van de Thermiekstraat.

Ten tweede heeft de halte Brugstraat (H) een functie in de bediening van bussen die via de Bosrandweg en de Brugstraat de HOV-baan opdraaien en/of verlaten. Een halte nabij de Brugstraat is daarvoor van belang.

Conclusie

- Ten opzichte van het Sternet gaat het merendeel van de OV-reizigers erop vooruit met de realisatie van HOV Schiphol Oost. De reistijd neemt voor veel gebruikers af en 97% - 100% van de gebruikers heeft binnen 350 meter een R-nethalte tot zijn beschikking.
- Als Schiphol Oost zich nog verder ontwikkelt en daardoor de (H)OV-bediening toeneemt wordt het aantal gebruikers dat baat heeft bij de nieuwe verbinding nog groter.
- Het toevoegen van een halte tussen de haltes Oostgat (J) en halte Brugstraat (H) biedt voor sommige gebruikers weliswaar kortere loopafstanden maar zorgt voor een langere reistijd voor het overgrote deel van de (doorgaande) reizigers. De halteafstanden worden met 290 meter tussen halte Oostgat (J) en Halte P57 (I) en 380 meter tussen halte P57 en halte Brugstraat (H) erg klein voor een HOV-afstand waarbij normaal gesproken gewerkt wordt met 800 – 1000 meter tussen haltes.
- Het samenvoegen van de haltes Oostgat en Brugstraat zorgt voor veel grotere loopafstanden en minder gunstige reistijden ten opzichte van de halteverdeling waar nu vanuit gegaan wordt voor de reizigers uit dit gebied. Hier tegenover staat een beperkte reistijdwinst voor doorgaande reizigers.
- Het toevoegen van deze halte zorgt niet voor een betere bediening van het gebied rond de halte. De gebouwen in dit gebied worden nu al bediend binnen 350 meter loopafstand.

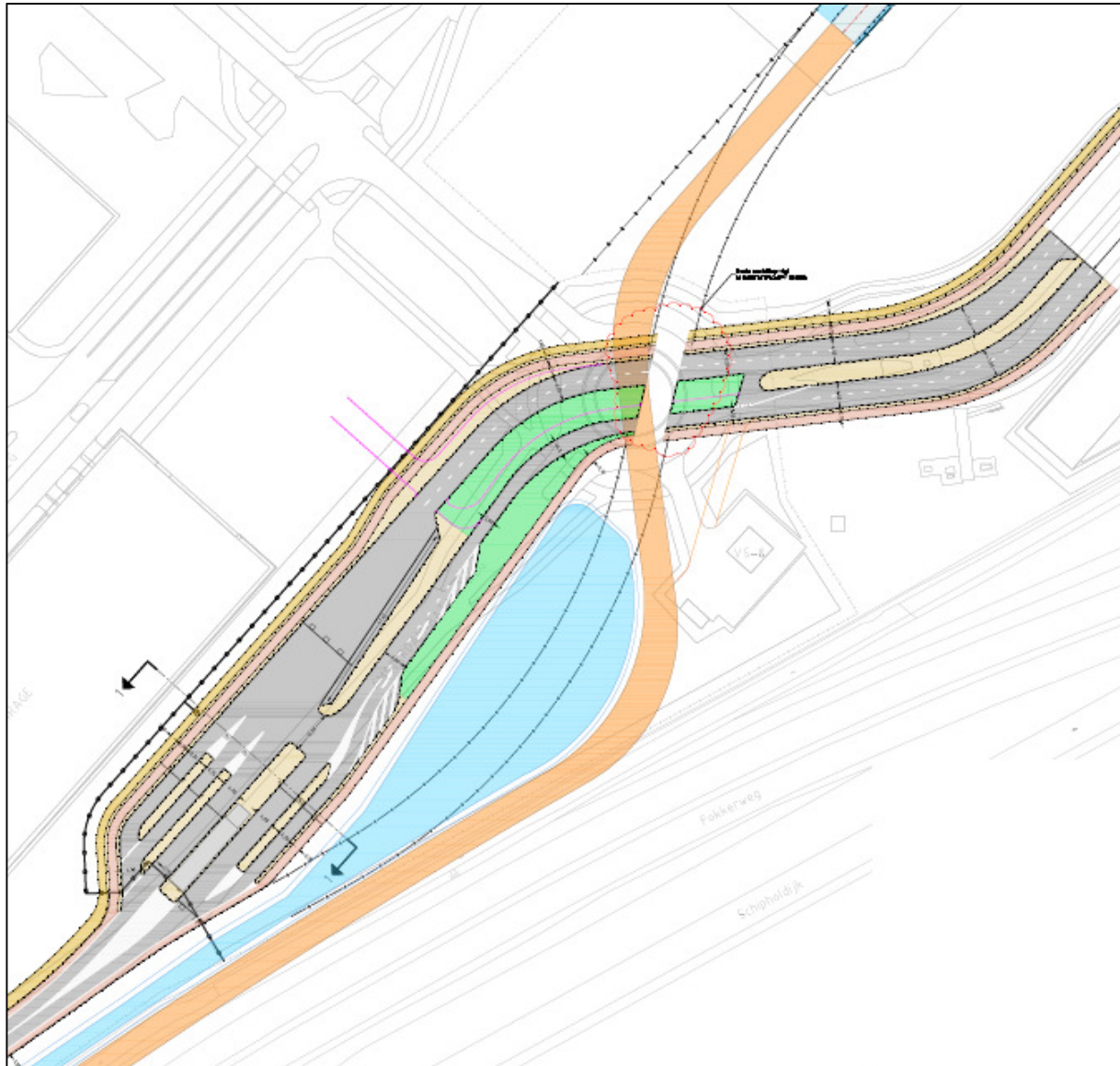
Stuurgroepnotitie Doorlaatpost 2

(4 juli 2014)

Inleiding

Ter hoogte van doorlaatpost 2 maakt de busbaan een slinger om de Piet Guilonardweg op verkeersveilige wijze (haaks) te kruisen. Tegelijkertijd wordt hier doorlaatpost 2 naar achter verschoven, zodat de busbaan niet over beveiligd terrein loopt.

Afbeelding 1. Huidig ontwerp rond doorlaatpost 2.



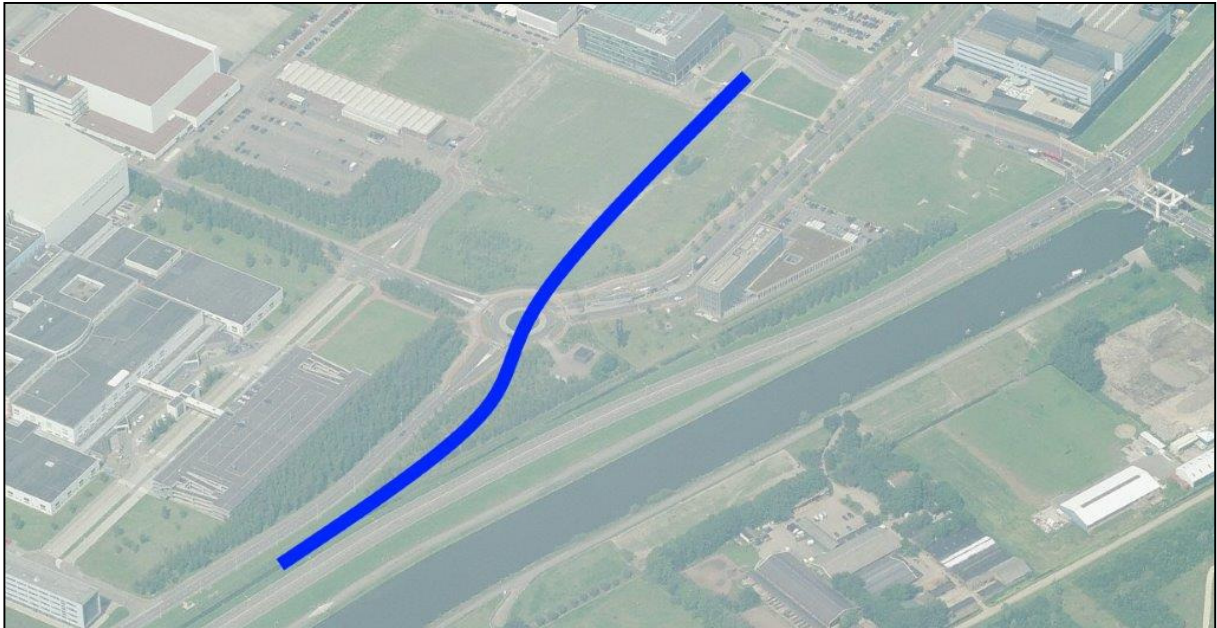
Dit heeft een aantal consequenties:

- De doorlaatpost moet worden verplaatst.
- Er moeten veel kabels en leidingen verlegd worden.
- De kruising met de Piet Guilonardweg is suboptimaal vanwege de ongunstige kruisingshoek (verkeersveiligheid) en de scherpe bogen in de busbaan (kwaliteit HOV).

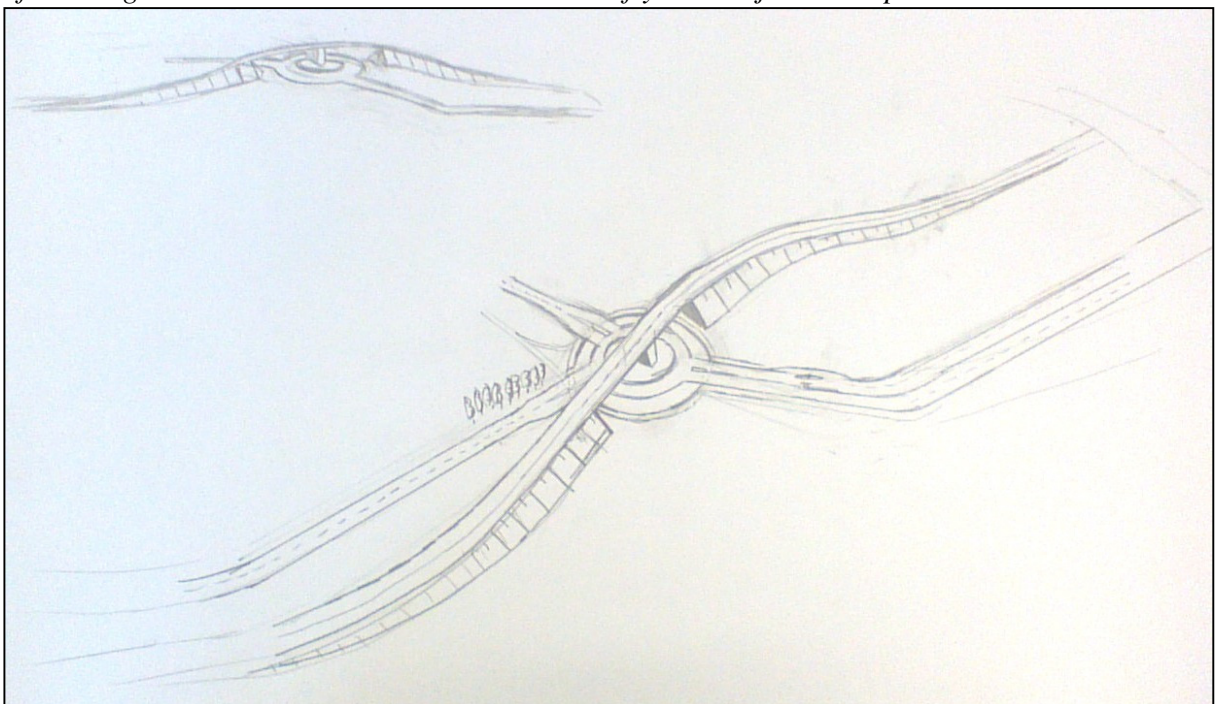
Daarnaast is recent inzichtelijk geworden dat als gevolg van de verplaatsing van de doorlaatpost de verkeersafhandeling op het Schipholterrein (opheffen van de Cilinderstraat, 3^e tak rotonde) en de extra belasting van de Voltweg bij KLM op weerstand stuit en mogelijk tot substantiële extra kosten leidt.

Deze casus heeft geleid tot een korte brainstorm naar alternatieven voor het busbaanontwerp op deze locatie. Een mogelijk kansrijke optie die hierbij naar voren is gekomen, is het toepassen van een fly-over voor de busbaan om de Piet Guilonardweg ongelijkvloers te kruisen.

Afbeelding 2. Indicatief gewijzigd tracé ter plaatse van doorlaatpost 2.



Afbeelding 3. Indicatieve 3D-visualisatie van de fly-over bij doorlaatpost 2.



Deze notitie geeft een korte beschrijving van deze oplossingsrichting. Hierbij is ingegaan op de voor- en nadelen en een inschatting van de kosten.

Variant fly-over

Voor- en nadelen

Door de busbaan middels een fly-over de Piet Guilonardweg te laten kruisen, ontstaan de volgende voordelen:

- Doorlaatpost 2 kan op de huidige locatie en in de huidige vorm behouden blijven.
- De rotonde en Cilinderstraat kunnen behouden worden, waardoor de Voltweg niet oneigenlijk hoeft te worden gebruikt. Zwaar transport kan via de huidige route van en naar Hangar 14 rijden (= primair doel van de Voltweg).
- Er hoeven minder kabels en leidingen als gevolg van de busbaan te worden verlegd. De busbaan kan K&L ongelijkvloers kruisen door de kolommen slim te plaatsen.
- De ongelijkvloerse kruising geeft voordelen ten aanzien van HOV-kwaliteit: verkeersveiligheid en doorstroming/ontwerpsnelheid (snelheid in de boog van 50 naar 70/80 km/h).
- Tijdens realisatie treedt minder hinder op voor de 24/7-operations van KLM.

Het nadeel van de variant zijn de extra kosten van de fly-over ten opzichte van de nu ontworpen maaiveldligging.

Kosten

De variant met fly-over kent meer- en minderkosten. De minderkosten bestaan uit:

- Minder aanpassingen aan K&L Schiphol (fase 2b)¹: ± █████ k€
- Behoud doorlaatpost op huidige locatie: ± █████ k€
- Behoud bestaande infrastructuur Schiphol (rotonde, Cilinderweg): ± █████ k€
- Geen VRI noodzakelijk: ± █████ k€
- Totaal minderkosten: ± █████ M€
- Daarnaast verminderde kosten voor afkoop erfpacht KLM

De meerkosten bestaan uit de realisatie van de fly-over met aansluitende grondlichamen. Hiervoor zijn een maximaal (conform wensen Schiphol) en een minimaal scenario gedefinieerd (zie bijlage 1 voor ontwerpuitgangspunten). Het verschil zit in de vormgeving van de toeleidende grondlichamen: in het minimale scenario wordt dit vormgegeven middels grondlichamen, in het maximale scenario middels een langere fly-over en keerwanden (ten behoeve van uitgeefbare grond en ruimtelijke kwaliteit).

Meerkosten maximaal scenario:

- Grondlichaam zijde Fokkerweg 170 m: ± █████ €
- Grondlichaam met keerwand zijde OCC 65 m: ± █████ €
- Fly-over 265 m: ± █████ k€²
- Totaal meerkosten maximaal scenario: ± █████ M€

¹ Verleggingen van derden (doorgaande tracés fase 3) blijven noodzakelijk, omdat deze op de huidige locatie niet gehandhaafd kunnen blijven doordat de busbaan op dezelfde locatie langs de Fokkerweg op maaiveld ligt.

² Uitgangspunt bij de dimensionering is een sober en minimaal ontwerp, waarbij de viaductlengte wordt beperkt door toepassing van krappe verticale bogen (stopzicht/comfort) en een ontwerpsnelheid van 70 km/h.

Meerkosten minimaal scenario:

- Grondlichaam zijde Fokkerweg 220 m: ± [REDACTED] k€
- Grondlichaam zijde OCC 220 m: [REDACTED] k€
- Fly-over 60 m: ± [REDACTED] k€³
- Totaal meerkosten minimaal scenario: ± [REDACTED] M€

De verhoogde kwaliteit van het HOV (veiligheid, doorstroming) is niet/nauwelijks te monetariseren.

Risico's

Toepassing van een fly-over kent enkele uitvoeringsrisico's:

- Kwaliteit/planning: Vanwege de zettingsgevoeligheid van het gebied kan het op de fly-over aansluitende grondlichaam leiden tot lange zettingstijden en/of ongelijke zetting in de eindsituatie.
- Planning/kosten: De heiwerkzaamheden ten behoeve van de fly-over geeft risico's ten aanzien van NGE.
- Kosten: Wanneer wordt gekozen om ter plaatse van het berkenbos langs de Amsterdam Bataviaweg een vijver voor watercompensatie te realiseren, nemen de lengte van de fly-over en daarmee de kosten toe.

Voorstel

De stuurgroep wordt verzocht om:

- de projectgroep opdracht te geven een ontwerp met fly-over verder uit te werken en daarbij overeenstemming te krijgen met Schiphol over de ontwerpuitgangspunten;
- de projectgroep opdracht te geven bijbehorende verschillen in investeringskosten nader in beeld te brengen;

Deze beslissing heeft voornamelijk geen effect op de einddatum van het project echter de planning wordt kritischer.

³ Uitgangspunt bij de dimensionering is een sober en minimaal ontwerp, waarbij de viaductlengte wordt beperkt door toepassing van krappe verticale bogen (stopzicht/comfort) en een ontwerpsnelheid van 70 km/h.

Bijlage 1 - Indicatief alignement fly-over

Algemene ontwerpuitgangspunten en randvoorwaarden:

- ontwerpsnelheid 70 km/h;
- busbaan kruist rotonde over middeneiland;
- beschikbare lengte tussen rotonde en Brugstraat bedraagt 220 m;
- kruisingslengte rotonde met doorrijhoogte 4,60 m bedraagt 60 m.

Uitgangspunten ontwerp volgens maximaal scenario (wensen Schiphol):

- totale lengte verhoogde busbaan bedraagt $220 + 60 + 220 = 500$ m;
- zijde OCC: tot 2 m boven maaiveld is grondlichaam met verticale wand acceptabel;
- zijde Fokkerweg: vanaf 50 m buiten rotonde is grondlichaam acceptabel;
- tussengebied van 265 m: fly-over.

Uitgangspunten ontwerp volgens minimaal scenario:

- totale lengte verhoogde busbaan bedraagt $220 + 60 + 220 = 500$ m;
- zijde OCC: grondlichaam;
- zijde Fokkerweg: grondlichaam;
- tussengebied van 60 m: fly-over.

Stuurgroepnotitie Ontwerp Schipholdijk

(4 juli 2014)

Inleiding

In het stuurgroepoverleg van mei 2014 heeft de stuurgroep gekozen voor het busbaanalternatief over de Schipholdijk. Het toen voorliggende ontwerp (VO) uit april 2014 is de afgelopen tijd aangepast aan het nieuwe leggerprofiel van het hoogheemraadschap van Rijnland, zoals op hoofdlijnen toegelicht in de stuurgroepnotitie 'Leggerprofiel HHR' van mei 2014. Inmiddels is het aangepaste VO in concept afgerond. Deze notitie geeft een update naar aanleiding van dit ontwerp ten aanzien van inpasbaarheid en kosten.

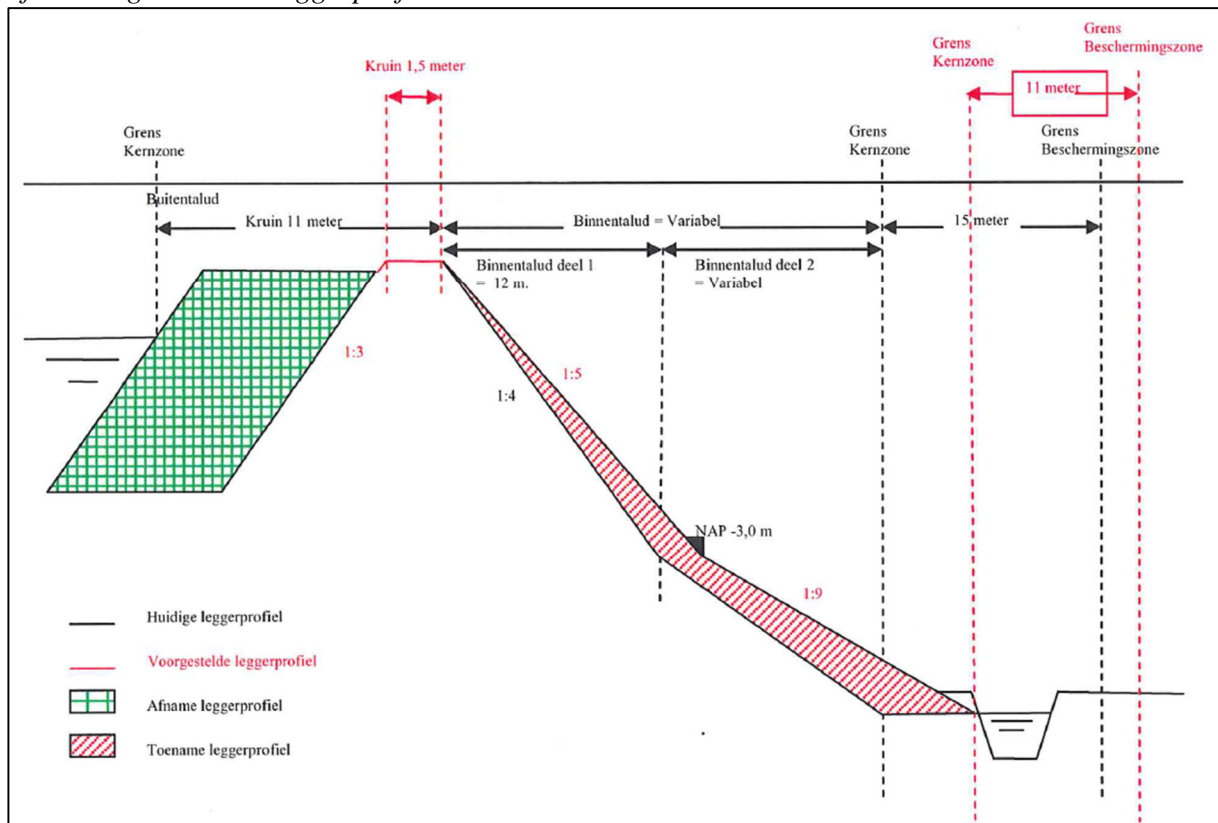
Update

Eisen uit nieuw leggerprofiel

Het nieuwe leggerprofiel stelt de volgende aanvullende/gewijzigde eisen aan het ontwerp:

- Binnen het leggerprofiel mogen geen objecten voorkomen, ook geen objecten die nu reeds aanwezig zijn binnen de bestaande legger. Met het HHR is overeengekomen dat alle objecten tot een diepte van NAP -1,5 m op de plek van de tuimelkade/kruin worden geïnventariseerd en waar mogelijk verwijderd. Het zal voornamelijk gaan om (oude) wegfundering en (oude) leidingen.
- Het fietspad inclusief fundering kan hierdoor niet worden gehandhaafd.
- De tuimelkade wordt met een overhoogte van 20 cm gerealiseerd (werk met werk maken).

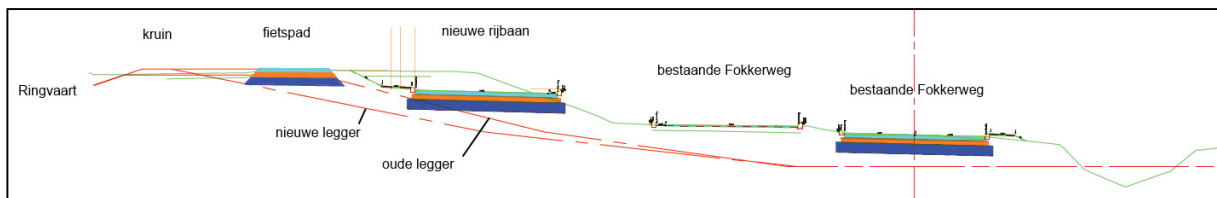
Afbeelding 1. Nieuw leggerprofiel



Dwarsprofiel op hoofdlijnen

De wijzigingen in het dwarsprofiel zijn als volgt:

- Kruin. De kruin van de dijk schuift maximaal richting de Ringvaart. De hoogte is 0,20 m +NAP.
- Fietspad. Naast de kruin wordt het fietspad gerealiseerd, op vergelijkbare hoogte als de kruin en inclusief fundering buiten het leggerprofiel. Het fietspad krijgt een breedte van 3,5 m conform de eisen van gemeente Haarlemmermeer.
- Nieuwe rijbaan Fokkerweg. Tussen het fietspad en de bestaande Fokkerweg wordt een nieuwe rijbaan gerealiseerd. Het nieuwe leggerprofiel biedt ruimte om de rijbaan verder bij de Ringvaart vandaan te leggen. Deze ruimte wordt maximaal benut, in combinatie met het maximaal beperken van de grondophoging (vanwege zettingstijden).
- Kabels en leidingen. Tussen de nieuwe rijbaan en het fietspad is een strook voor K&L gereserveerd, buiten het leggerprofiel. De strook heeft een diepte van 1,0 m en een breedte die zoveel mogelijk de 3,0 m nadert. Waar 3,0 m niet haalbaar is, worden enkele (kleinere) kabels onder het fietspad gerealiseerd.



Verschilanalyse kosten

Het aangepaste ontwerp leidt tot een gewijzigde kostenraming. Deze raming is nog niet opgesteld. Daarom is in het navolgende geanalyseerd wat de kostenconsequenties zijn voor de kostenbepalende elementen:

- Damwandlengte. Het gewijzigde leggerprofiel leidt tot gunstigere eisen ten aanzien van de nieuwe rijbaan van de Fokkerweg. Echter, vanwege de eis dat er geen ondergrondse objecten in de kruin mogen voorkomen, is er extra ruimte nodig voor het fietspad en de K&L-strook buiten het leggerprofiel. Naar verwachting zijn de netto verschillen in damwandlengte licht gunstig tot verwaarloosbaar.
- Fietspad. Voor het fietspad op de Schipholdijk kan niet meer gebruik worden gemaakt van de bestaande verharding, omdat de wegfundering dan binnen het leggerprofiel ligt. Dit betekent dat de volgende kosten in rekening moeten worden gebracht: volledig opbreken bestaande verharding (8 m breed, dikte onbekend maar aanzienlijk door ophogingen, schatting 1,5 m), realiseren nieuwe rijbaan voor fietspad (3,5 m). **Extra kosten: k€.**
- Grondwerk. De nieuwe rijbaan voor de Fokkerweg kan lager worden aangebracht, waardoor minder grondwerk nodig is. Er is wel extra grondwerk nodig om te voldoen aan de door HHR gewenste overhoogte van 20 cm. Naar schatting blijven de netto kosten ongeveer gelijk.

Risico's

Ten aanzien van de risico-inventarisatie treden de volgende wijzigingen op:

- Zettingstijd. Doordat er minder ophoging plaatsvindt voor de nieuwe rijbaan van de Fokkerweg, is de zettingstijd korter.

- Stabiliteit dijklichaam. Doordat er minder ophoging plaatsvindt voor de nieuwe rijbaan van de Fokkerweg, is de kans op instabiliteit van het dijklichaam tijdens de zettingsperiode kleiner.
- Kwaliteit eindoplossing. Doordat het nieuwe leggerprofiel voorziet in een overhoogte van 20 cm, is de kans dat de nieuwe wegfunderingen binnen het profiel zakken (als gevolg van zettingen) kleiner.

Conclusie

De totale kosten van de realisatie van fase 3 blijven vooralsnog op het vergelijkbare niveau van █████€ . Het kostenniveau kan beter ingeschat worden wanneer de resultaten van het NGE en bodem- onderzoek bekend zijn. Deze komen naar verwachting eind juli ter beschikking. Met het waterschap en de gemeente zijn afspraken gemaakt om het concept VO te bespreken. Begin September zal het aangepaste VO met nieuwe kostenraming worden gepresenteerd.

SG- Notitie Voortgang en Planning 4 juli 2014

Tussen PNH en Schiphol is de projectplanning afgelopen maanden verder uitgewerkt en afgestemd.

Uit deze planning blijkt dat het project nog steeds eind november 2016 gereed kan zijn. Geconstateerd wordt dat er steeds meer grip ontstaat op de details van het project.

Binnen deze planning zijn een aantal data doorgeschoven zonder dat dit consequenties heeft op de einddatum omdat deze niet op het kritische pad liggen.

- De uitvoeringsovereenkomst en de afspraken over Beheer en Onderhoud zijn met een maand verschoven. Zij dienen voor aanvang van de uitvoering, November 2014, afgerond te zijn.
- De kostenverdeling/vaststelling VO;
 - o De totale kosten voor met name het VO fase 3 (alternatief Fokkerweg) zijn nog niet nader ingevuld. Om een goede kostenraming te kunnen maken is het noodzakelijk om overeenstemming te hebben over het ontwerp en zijn de resultaten van het aanvullend milieukundig onderzoek nodig.
 - o De kostenverdeling op basis van het eerste VO heeft vorig jaar november plaatsgevonden en een indicatieve verdeling opgeleverd, waarbij er een post "niet gedekte kosten" was opgenomen. In de huidige discussie over kostenverdeling lijken de VAT- kosten bij Schiphol hoger uit te komen dan 16 %. Schiphol wil hier een principiële discussie over voeren over de verrekenbaarheid. Deze discussie dient uiterlijk voor aanvang van de uitvoering, November 2014, beslecht te zijn.

De belangrijkste stappen met de bijbehorende einddata;

Besluitvorming stuurgroep

- | | |
|---|------------|
| • Kostenverdeling VO niveau Fokkerweg (VAT discussie) | 15-09-2014 |
| • Vaststellen uitvoeringsovereenkomst | 15-09-2014 |
| • Vaststellen Afspraken B&O | 15-10-2014 |
| • Vaststellen VO | 15-09-2014 |
| • Kostenverdeling (Concept D0) | 03-10-2014 |
| • Kostenverdeling (definitieve Raming DO+) Fase 2* | 03-11-2014 |

Bestuurlijke Besluitvorming SRA

- | | |
|---|------------|
| • Opwaardering (Initiatiefase - Planfase) Fase 2 & 3 | |
| o Staf Verkeer | 21-08-2014 |
| o DB | 04-09-2014 |
| • Opw. I-fase naar Uitvoeringsfase (Subsidie) t.b.v. fase2* | |
| o Staf Verkeer | 20-11-2014 |
| o DB | xx-12-2014 |

- Opw. project P-fase naar Uitvoeringsfase t.b.v. fase3

18-09-2015

Bestuurlijke Besluitvorming PNH Financiering project

- GS-Staf
08-2014
- GS
- Cie. M&W
- PS
- Subsidie beschikking aan Schiphol
- Subsidieverlening aan Schiphol (op basis van DO)

11-

19-08-2014

08-09-2014

22-09-2014

03-10-2014

02-11-2014

Met opmaak: Lettertype: 14 pt

Naam overleg HOV Schiphol Oost
Locatie Haarlem, Houtplein 1.01 oost
Datum 19 september 2014
Tijdstip begin: 13:30 eind: 15:00

Uw contactpersoon


BEL/VV

Agenda

1|1

1. Opening en mededelingen
2. Verslag van 4 juli 2014 1 bijlage
3. Nut en noodzaak HOV Schiphol Oost noordelijk deel 1 bijlage
4. Afwegingsnotitie PG-weg 2 bijlagen
5. Voortgang Erfpachtdiscussie Mondeling
6. Proces besluitvorming KLM HOV-oost Mondeling
7. Planning 3 bijlagen
8. Volgende vergadering
9. Rondvraag en sluiting

Stand van zaken HOV Schiphol Oost noordelijk deel

1. Inleiding en leeswijzer

Sinds 2008 wordt gewerkt aan de realisatie van het project HOV Schiphol Oost. Het project is opgenomen in de planstudiefase van het uitvoeringsprogramma RVVP en een promotieverzoek tot de opname van de planuitwerkingsfase is in voorbereiding. De investeringskosten voor het noordelijk deel zijn opgelopen van [REDACTED] euro tot [REDACTED] euro. In verband met de hoogte van de investeringskosten vraagt de gedeputeerde van de provincie Noord-Holland voor Financiën en Wegen, Verkeer en Vervoer een betere onderbouwing van de nut en noodzaak van de busbaan op Schiphol Oost.

In deze notitie wordt nader ingegaan op de onderbouwing van het project HOV-Schiphol Oost (noordelijk deel). Allereerst wordt de aanleiding van het project beschreven waarbij eveneens wordt ingegaan op de doelstelling van het project en de beleidsmatige relevantie (incl. besluitvorming). Vervolgens wordt aandacht besteed aan het HOV op en rond luchthaven Schiphol waarbij ook de betekenis van de schakel Schiphol Oost in het gehele netwerk wordt beschreven. In de bijlagen van deze notitie wordt aanvullende informatie gegeven over de openbaar vervoer exploitatie met betrekking tot het project en de verkeersprognoses in de regio.

2. Samenvatting en conclusie

Rondom de luchthaven Schiphol wordt gewerkt aan de verbetering van het HOV-netwerk. Met infrastructuurprojecten als HOV A9, knooppunt Schiphol Noord, busbanen bij Aalsmeer en Schiphol Logistics Park (SLP) en knoop Schiphol Zuid wordt fors geïnvesteerd in de kwaliteit van het openbaar vervoer. Daarnaast wordt gewerkt aan het bundelen van diverse ontsluitende buslijnen rond de luchthaven tot een HOV ringlijn rond Schiphol. Een belangrijke schakel hierin is (met name het noordelijk deel) van de HOV-verbinding Schiphol Oost. Zonder een snelle congestievrije verbinding op Schiphol Oost is het realiseren van een snel en hoogfrequente ringlijn rond Schiphol niet mogelijk. Met de ringlijn om Schiphol kan een rijtijdverkortings van 18 minuten worden gerealiseerd (van 60 naar 42 minuten). Van deze 18 minuten kan 7 á 8 minuten rijtijdwinst behaald worden op het noordelijk deel van HOV-Schiphol Oost.

Ook bedient de busbaan het technisch areaal op Schiphol Oost zonder doorlaatpost 2 te passeren waarmee een vertraging van 1 á 2 minuten per rit wordt voorkomen. Tot slot biedt de verbinding reizigers vanuit Uithoorn en Aalsmeer een alternatief om Schiphol Plaza te ontzien. Op dit moment loopt er een MIRT-onderzoek naar de mogelijkheden om dit knooppunt te verbeteren. Naar verwachting worden de capaciteitsgrenzen van het bus- en treinstation binnenkort bereikt en zijn er spoedig maatregelen nodig om de verkeersveiligheid, capaciteit en doorstroming te waarborgen.

Met de HOV-verbinding verbeteren het aandeel van het openbaar vervoer in de modale split aan de oostkant van Schiphol en wordt een belangrijk aandeel geleverd in het verbeteren van de verplaatsingstijdfactor¹. Op dit moment is het openbaar vervoer geen volwaardig alternatief voor de werknemers en bezoekers van Schiphol Oost. De verplaatsingstijdfactor blijft momenteel rond de 1,6 hangen, vanaf 1,5 wordt het openbaar vervoer past concurrerend. Om deze verhouding te verbeteren dienen zowel de betrouwbaarheid als de gemiddelde reistijd te verbeteren.

Middels het exploitatiekostenmodel van de Stadsregio Amsterdam is een besparingsaldo op de exploitatiekosten voor het openbaar vervoer van [REDACTED] berekend. De intentie is om ook andere lijnen van de ringstructuur gebruik te laten maken waardoor dit saldo zal toenemen. Daarnaast worden de meeropbrengsten van de openbaar vervoer verbinding op [REDACTED] geschat. Op basis van de geraamde investeringskosten van [REDACTED] miljoen heeft het project nu een terugverdientijd van ruim [REDACTED] jaar. Normaal gesproken hanteert de Stadsregio voor dergelijke infrastructuurprojecten een termijn van [REDACTED] jaar. De berekening van de terugverdientijd is gebaseerd op de directe opbrengsten van de

¹ De verplaatsingstijdfactor of V/F factor is een indicator waarmee de concurrentiepositie van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto wordt aangegeven. De reistijd met het openbaar vervoer mag maximaal anderhalf keer langer (V/F factor 1,5) zijn dan die met de auto wil het openbaar vervoer kunnen concurreren met de auto.

HOV verbinding op Schiphol Oost. De rol van HOV Schiphol Oost voor het gehele netwerk rond Schiphol staat hier buiten en rechtvaardigt het afwijken van de termijn van ■ jaar.

Een eerder onderzochte variant voor de busbaan op Schiphol Oost is het realiseren van vrije busstroken over het stationsplein richting de Brugstraat en meerijden over de Fokkerweg. Deze basisvariant is in het kader van de "Faseringsstudie en uitvoeringsplan" door XTNT uitgewerkt voor de korte termijn, vooruitlopend op de realisatie van de HOV-baan. Met deze variant kan de bediening van Schiphol Oost op de korte termijn verbeteren maar op de lange termijn komen de doorstroming en betrouwbaarheid van de verbinding onder druk te staan. Daarmee is deze basisvariant niet toekomstvast en heeft daarom niet de voorkeur van de Stadsregio Amsterdam. De Stadsregio zal aan de keuze voor een dergelijke terugvaloptie de voorwaarde verbinden dat de busbaan op het huidige tracé wordt gerealiseerd als de kwaliteit van het tracé over het Stationsplein verslechtert.

3. Aanleiding van het project

3.1 Doelstelling van het project

De doelstelling van het project HOV Schiphol Oost is het verkorten van de rij- en reistijd van- en naar Schiphol Oost en het vergroten van de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer. Het project maakt daarbij onderdeel uit van het de ringstructuur rond de luchthaven Schiphol. Hier wordt in hoofdstuk 4 nader op ingegaan.

3.2 De bereikbaarheid van Schiphol Oost

De oostkant van Schiphol is een groeiend werkgelegenheidsgebied dat nu niet in een ringstructuur van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) is opgenomen. Op dit moment werken er ruim 13.000 mensen in het gebied (15,7% van de arbeidsplaatsen van Schiphol liggen hier) en in de ruimtelijke en economische plannen voor het gebied is er sprake van een groei naar 32.000 arbeidsplaatsen. De potentie van het gebied is hoog.

Op dit moment worden Schiphol Oost met diverse Sternetlijnen ontsloten. Tot de Brugstraat betreft het de lijnen 177, 186, 187, 193 en 199. Vanaf de Brugstraat wordt Schiphol Oost, het technisch areaal en Fokker Logistics Park ontsloten met Sternetlijnen 193 en 187. Het gebied is niet (direct) aangesloten op HOV. Tabel 1 geeft inzicht in de gemiddelde reistijd van Schiphol medewerker die op Schiphol Oost werkzaam zijn. Het betreft de reistijden van deur-tot-deur en niet enkel op Schiphol Oost zelf.

Jaartal	Aandeel OV in Modal Split	Reistijd OV	Reistijd Auto	V/F-factor
2008	21%	72 min.	43 min.	1,7
2010	20%	70 min.	44 min.	1,6
2013	18%	60 min.	37 min.	1,6

Bron: Mobiliteitsonderzoek Schiphol 2013, bewerking Stadsregio Amsterdam

In 2007 is onderzoek gedaan naar de kansen voor een Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) langs Schiphol Oost. In de studie is de vervoerspotentie bepaald en zijn de mogelijkheden verkend om de infrastructuur aan de oostkant van Schiphol op HOV-kwaliteit te brengen. Geconcludeerd is dat het aandeel van openbaar vervoer in de Modal Split voor de gebieden aan de oostkant van Schiphol laag zijn in vergelijking met Schiphol Centrum. Ook ligt de (verplaatsingstijdfactor) V/F factor boven de 1,5 waardoor het openbaar vervoer geen aantrekkelijk alternatief is voor het gebied. De V/F factor geldt voor de gehele reis van deur-tot-deur. Om deze verhouding positiever te krijgen is verbeteren in het gehele HOV-netwerk (inclusief de bediening) noodzakelijk.

Naast de hierboven geschreven reistijdverhouding tussen het openbaar vervoer en de auto spelen andere oorzaken een rol voor het beperkte OV-aandeel aan de oostkant van Schiphol, zoals de beperkte bediening van de Fokkerweg (via Schiphol Oost), de hoeveelheid overstappen om op de plaats van bestemming aan te komen en de daarmee samenhangende betrouwbaarheid. Hoewel de overstaptijd vaak klein is (1-5 minuten), betekent dit dat al bij kleine vertragingen aansluitingen worden gemist en de reistijd daarmee toeneemt.

Vanaf het Stationsplein op Schiphol Oost zijn er nu nagenoeg geen doorstroommaatregelen getroffen voor het openbaar vervoer en rijdt het openbaar vervoer of over de Fokkerweg met het overige verkeer mee of ondergaat een pascontrole bij de doorlaatpost 2 op de Piet Guilonardweg. De Stadsregio Amsterdam heeft over de trage (en daarmee ook exploitatief dure) routes van de lijnen 193 en 187 (2 twee keer per uur dienstregeling) veel klachten ontvangen van reizigers en ontwikkelaars naar o.a. Fokker Logistics Park en Schiphol Rijk.

Om een HOV-alternatief te bieden aan alle werknemers die op Schiphol-Oost, Fokker Logistics Park (FLP), Schiphol-Rijk en Schiphol Logistics Park (SLP) werkzaam zijn, is het noodzakelijk Schiphol-Oost, FLP, Schiphol-Zuidoost en Schiphol-Rijk in en uit alle richtingen beter te ontsluiten en de kwaliteit van deze verbindingen te verbeteren. Dit geldt vooral van en naar Hoofddorp, Amstelveen en Amsterdam. De economische positie van het regionale bedrijfsleven en de ontwikkeling van de gehele regio wordt hierdoor versterkt.

3.3 Beleidsmatige relevantie incl. (bestuurlijk) genomen stappen

Het project HOV Schiphol Oost is opgenomen in de op 24 juni 2008 door de Regioraad vastgestelde OV-Visie 2010 – 2030 van de Stadsregio Amsterdam. Doelstelling van deze visie is meer en beter OV voor de Metropoolregio. Een van de maatregelen uit de OV-Visie is het creëren van een tangentele hoogwaardige OV-verbinding langs de perifere Schiphol locaties,

Eveneens in 2008 is het project HOV Schiphol Oost (Schiphol Noord – Schiphol Rijk) als een van de zeven MRA-projecten door het ministerie van I&M erkend als AROV-project. AROV staat voor Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer.

De realisatie en het beheer van OV-infrastructuur is gezien het gemeentegrensoverschrijdende karakter een provinciale taak. In het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan (PVVP) staat dat de provincie middels vrije (bus)infrastructuur de positie van hoogwaardige openbaar vervoer (HOV) wil versterken waardoor de bereikbaarheid in het algemeen wordt verbeterd. Dit doet de provincie door het HOV-netwerk uit te breiden en door snelheid en betrouwbaarheid op alle HOV-lijnen aan te bieden. Hoogwaardig openbaar vervoer is ook een speerpunt binnen het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI).

Het project 'Hoogwaardig Openbaar Vervoer Fokkerweg – Schiphol Rijk' (HOV Schiphol Oost) maakt deel uit van R-net en de daarvoor noodzakelijke infrastructuur. Het project is opgenomen in de planfase van het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (HOV-05).

4. HOV en Schiphol: de HOV-verbinding in een groter geheel

4.1 HOV en R-NET: criteria verbonden aan HOV

In 2009 hebben de provincies Noord-Holland, Flevoland, de gemeenten Almere en Amsterdam en de Stadsregio Amsterdam gezamenlijk een Programma van Eisen geformuleerd voor R-net. Daarin zijn diverse criteria benoemd waaraan een (R-net)-busbaan dient te voldoen, zoals:

- Ontsluiting / Bediening: R-net ontsluit de belangrijke woon- en werkgebieden op een samenhangende wijze, overeenkomstig bijbehorende netwerkkaart 2020.
- Snelheid: De (streefwaarde) dienstregeling snelheid per deeltraject (tussen de haltes, zonder stoptijden) dient niet meer dan 20km/u langzamer te zijn dan de toegestane snelheid op het betreffende deeltraject.
- Reistijd: Tussen de haltes komt geen (onnodige) vertraging voor, zodat de V/F factor maximaal 1,5 kan zijn van begin tot eindpunt in de maatgevende spitsrichting op maatgevende reisrelaties (minimumeis). De streefwaarde voor de V/F factor is 1,0
- Betrouwbaarheid: R-net rijdt (altijd) via dezelfde route, in hoge frequentie, gedurende de hele exploitatieperiode en verzorgt een aansluiting op de aansluitende MRA-netlijnen en overig OV.

Aan de infrastructuur (busbaan) wordt vanuit R-net de volgende eis verbonden:

- Snelheid: De infrastructuur maakt het mogelijk om een gemiddelde snelheid te rijden van minimaal 20 km/u langzamer dan de toegestane snelheid per deeltraject met een minimum van 30 km/u binnen de bebouwde kom en een minimum van 60 km/uur buiten de bebouwde

kom (minimumeis). Streefwaarde is om lokale beperkingen van de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom niet te laten gelden voor het busvervoer.

4.2 Het HOV-netwerk rond Schiphol

Voor een robuust OV netwerk op luchthaven Schiphol is het gewenst om een Grid-structuur te realiseren. Hier is de laatste jaren en wordt de komende jaren fors in geïnvesteerd. De structuur bestaat uit vier assen:

1. Noord (HOV A9, HOV Knoop Schiphol Noord)
2. Oost (HOV Schiphol Oost)
3. Zuid (Busstation en Busbaan Aalsmeer, Busbaan SLP, Knoop Schiphol Zuid)
4. West (Schiphol Plaza)

Kenmerk van het Grid op Schiphol is duidelijke hiërarchie in het OV-netwerk met drie niveaus:

1. R-Net: De regionale HOV-verbindingen uit diverse regio's op middellange afstand die op verschillende locaties aantakken op één van de assen van het Grid. Niet alle assen zijn per definitie gelijkwaardig: de West-as is met de lijnen 300 en 310 bijvoorbeeld zwaarder dan de Oost-as.
2. Schiphol Ring: de verbindende Schiphol Ringlijn op alle assen van het Grid. Deze ringlijn rijdt alléén op Schiphol (met de klok mee en tegen de klok in) en waaiert niet uit naar de regio. Deze ringlijn heeft de kenmerken van HOV (hoogfrequent, korte rijtijd, grote halteafstand) en verbindt alle knooppunten op de Ring.
3. Sternet: lijnen met een ontsluitende functie binnen het Grid.

Deze drie netwerkniveaus worden op strategische locaties met elkaar verbonden door middel van knooppunten zoals het in studie zijnde Knoop Schiphol Zuid of knooppunt Schiphol Noord dat nu wordt gerealiseerd. Figuur 1 toont het beoogde netwerk rondom Schiphol.

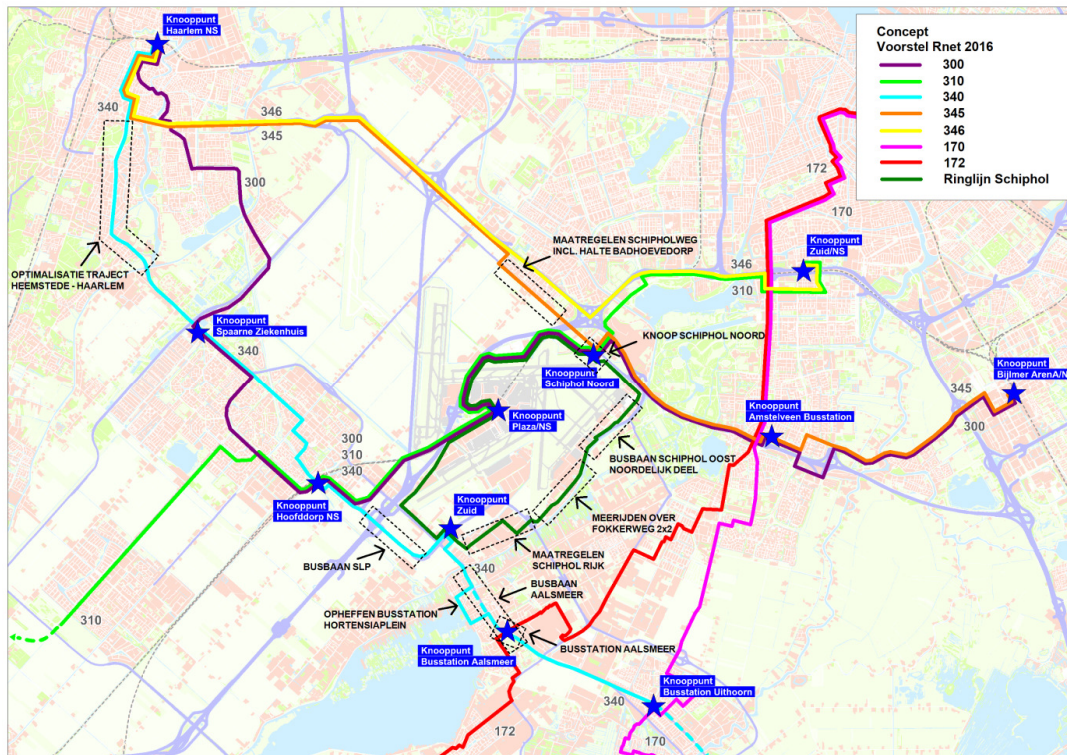
Ringlijn Schiphol

Een rit om Schiphol is ongeveer 21 kilometer lang en een dergelijke ronde duurt momenteel ongeveer 60 minuten met het openbaar vervoer. De ambitie met R-net is om de gemiddelde snelheid op de ring naar minimaal 30 km/uur te krijgen waarmee de maximale rijtijd van de ronde om Schiphol wordt verkort tot ongeveer 42 minuten. Daarmee kan de ringlijn reizigers vanaf de knooppunten Schiphol Plaza, Schiphol Noord en Schiphol Zuid hoogfrequent en snel naar de diverse bestemmingsgebieden vervoeren. Van de beoogde rijtijdverkortings van 18 minuten kan 7 á 8 minuten gehaald worden op het noordelijk deel van HOV-Schiphol Oost.

HOV Schiphol Oost

De vrije busbaan op Schiphol Oost maakt onderdeel uit van het gehele netwerk en is daarmee een belangrijke schakel van de Ringlijn Schiphol. Het project moet binnen dit grotere verband worden gezien. De ringstructuur met de knooppunten Schiphol Plaza, Schiphol Zuid en Schiphol Noord moet ervoor zorgen dat diverse locaties op Schiphol vanuit de regio snel, hoogfrequent en betrouwbaar bereikbaar worden. De busbaan Schiphol Oost vormt onderdeel van de verbinding tussen Schiphol Zuid en Noord. Zonder een snelle congestievrije verbinding op deze plek wordt het fundament onder het gehele netwerk vandaan getrokken.

De busbaan op Schiphol Oost is ruim 2,5 kilometer lang waarbij slechts op twee locaties gelijkvloers een (ontsluitende) kruising met het autoverkeer ligt. De passage van de doorlaatpost kan met een fly-over ongelijkvloers worden afgewikkeld. De betrouwbaarheid wordt daarmee fors verbeterd. Daarnaast is de busbaan zo'n achthonderd meter korter in vergelijking en telt slechts vier in plaats van tien haltes met de huidige route van lijn 193. Daarnaast geeft de busbaan de mogelijkheid het technisch areaal te bedienen zonder 'achter de hekken' te komen en wordt hiermee een vertraging van 1 á 2 minuten per rit voorkomen. Het op- en afrijden van het technisch areaal kost vanwege de passage van de doorlaatpost en de ontsluitingsroute erg veel exploitatiegeld. De totale verwachte maximale reistijdwinst per rit komt uit op 7 tot 8 minuten.



Figuur 1: schematische tekening van het beoogde (H)Ov-systeem op Schiphol.

Door de snelheidsverbetering van de bus (als gevolg van de busbaan) heeft met de KLM in 2012 afstemming plaatsgevonden over het weghalen van de bus van het technisch areaal. Het uitgangspunt hierbij is dat de totale reistijd per bus (inclusief looptijden) voor de werknemers per saldo niet langer zou worden.

Tot slot zorgt de ringlijn langs de oostkant een (voor de reizigers) goed alternatief voor het nu aan zijn capaciteit zittende Schiphol Plaza. Het Ministerie van I&M, Prorail, NS Stations, Schiphol en de Stadsregio Amsterdam werken aan een MIRT-onderzoek naar de mogelijkheden om Schiphol Plaza te verbeteren dit knooppunt te verbeteren. Naar verwachting worden de capaciteitsgrenzen van het bus- en treinstation binnenkort bereikt en zijn er al op korte termijn maatregelen noodzakelijk om de verkeersveiligheid, capaciteit en doorstroming te waarborgen. Met verbeterde voorzieningen aan de oostkant van Schiphol kan aan reizigers uit Aalsmeer en Uithoorn richting Amsterdam en Haarlem via knooppunt Schiphol Noord een alternatief geboden worden voor de verbinding langs Plaza. Als gevolg van de inzet van bussen op de ringlijn zal het aantal voertuigen dat het busstation aandoet nagenoeg gelijk blijven en kan eventuele reizigersgroei worden opgevangen.

Basisvariant

Naast de busbaan is in de verkenningenfase van het project ook een basisvariant benoemd waarin op de huidige verbinding doorstromingsmaatregelen worden getroffen. Deze variant was gericht op de korte termijn, vooruitlopend op de toekomstvaste HOV-baan. Om variant te laten functioneren zijn vrije busstroken over het stationsplein richting de Brugstraat noodzakelijk en kan de bus vervolgens meerijden over de Fokkerweg. Met deze maatregelen kan de bediening van Schiphol Oost op de korte termijn verbeteren maar op de lange termijn komen de doorstroming en betrouwbaarheid van de verbinding onder druk te staan. Daarmee is deze optie niet toekomstvast. Ook wordt met deze variant afstand gedaan van de uitgangspunten van R-net. De Stadsregio zal aan de keuze voor een dergelijke variant de voorwaarde verbinden dat indien de kwaliteit van de verbinding (via het Stationsplein, Brugstraat en Fokkerweg) verslechtert alsnog de busbaan op het huidige tracé wordt gerealiseerd.

Exploitatiekosten in huidige en toekomstige situatie

In de huidige situatie wordt Schiphol Oost voor een belangrijk deel ontsloten door lijn 193. Deze lijn rijdt 12x per uur per richting in de spits en 4x per uur per richting in de dal met 12 meter bussen. Met

behulp van het exploitatiekostenmodel van Stadsregio Amsterdam is een berekening gemaakt van de jaarlijkse exploitatiekosten van deze lijn. Deze komen uit op € 3,4 miljoen per jaar.

Per saldo wordt met de R-netlijn als vervanger van lijn 193 jaarlijks € 500.000,- exploitatievergoeding bespaard. Deze besparing wordt groter als andere sternetlijnen in Schiphol Oost, lijn 187, 186 en 199 geïntegreerd worden in de R-netlijn. Over de lijnvoering vindt in de nabije toekomst overleg plaats met de diverse stakeholders zoals Schiphol en de KLM.

Daarnaast nemen door een sneller en aantrekkelijker openbaar vervoer verbinding aan te bieden ook het aantal reizigers en daarmee de baten toe. Een voorzichtige schatting gaat uit van € 100.000,- extra baten per jaar.

Het succes staat of valt met de geboden betrouwbaarheid en de te realiseren reissnelheid. Deze betrouwbaarheid en snelheid zijn sterk afhankelijk van infrastructurele verbeteringen die met name behaald kunnen worden tussen de Brugstraat en het Fokker Logistics Park.

Terugverdiëntijd van het project

Op basis van de geraamde investeringskosten van € [] miljoen heeft het project en de hierboven berekende exploitatiekosten (€ [],-) en aanvullende opbrengsten van € [],-) is een terugverdiëntijd berekend van ruim [] jaar. Bij infrastructuurprojecten hanteert de Stadsregio een terugverdiëntijd van [] jaar. De berekening is gebaseerd op de directe opbrengsten van de HOV verbinding op Schiphol Oost. De rol van HOV Schiphol Oost voor het gehele netwerk rond Schiphol, zoals de eerder beschreven relatie met Schiphol Plaza, staat hier buiten en rechtvaardigt het afwijken van de termijn van [] jaar.

Bijlage 1 Exploitatiekosten Ringstructuur Schiphol Oost

R-net en de ringstructuur

Op basis van de huidige bezettingen, de verwachte groei die voortkomt uit de snelheidsverhoging en de ambities die Stadsregio Amsterdam heeft met R-net kan een indicatie gegeven worden over de verwachte lijnvoering, frequenties en exploitatiekosten van de R-netlijn die gebruik gaat maken van de ringstructuur. Dit kan naast de exploitatiekosten worden gelegd van de huidige lijnvoering om een kostenvergelijking te kunnen maken.

De bezettingen van de bussen tussen Schiphol Noord en Schiphol Oost zijn maatgevend voor de frequenties van de R-netlijn rond Schiphol. Tussen knoop Schiphol Noord en Schiphol Plaza rijden diverse andere lijnen waardoor de capaciteit van de R-netlijnen die via de ringstructuur rijden hier minder van belang is. Tussen Schiphol Plaza en Zuid is de benodigde capaciteit hoger dan tussen Noord en Oost. Naast de R-netlijnen die van de ringstructuur gebruik maken blijven hier aanvullende lijnen nodig. Dit kan bijvoorbeeld in de vorm van Sternet of met een reguliere lijndienst maar ook verdichtingen van de hier besproken R-netlijnen behoort tot de mogelijkheden. In deze bijlage wordt deze discussie buiten beschouwing gelaten. De focus ligt op de toekomstige OV-ontsluiting van Schiphol Oost. Bij deze ontsluiting wordt uitgegaan van het gebruik van gelede bussen, zoals ook al het geval is op R-netlijnen 300 en 310.

Bezettingen, frequenties en lijnvoering

In de drukste uren reizen op dit trajectdeel gemiddeld 330 reizigers naar Schiphol Oost (tussen 8:00 en 9:00 's ochtends) en 300 reizigers naar Schiphol Plaza (tussen 17:00 en 18:00). Uitgaande van een frequentie van 6x per uur zal de bezetting van een bus in het drukste uur in de ochtendspits gemiddeld 55 reizigers zijn. Dit is meer dan 52 zitplaatsen waarover een gelede bus de beschikking over heeft. Omdat het een gemiddelde betreft en er met de snellere reistijden een groei mag worden verwacht is dit aan de krappe kant. Een frequentie van 8x per uur biedt meer ruimte. De gemiddelde bezetting in het drukste uur daalt hierdoor naar 41 reizigers per bus. Dit is ruim een kwart onder het maximaal aantal zitplaatsen. Hierdoor is er ruimte voor groei. Pieken kunnen waar nodig worden opgevangen door de staplaatscapaciteit te benutten.

De bezettingen van de bussen in de dal zijn een stuk lager. Bij een frequentie van 4x per uur blijven de bezettingen in alle gevallen onder de 30 waarmee ruim voldoende capaciteit wordt geboden.

Gezien de beperkte bezettingen van de bussen tussen Schiphol Oost en Schiphol Zuid is de verwachting er niet dat hier voldoende reizigers gaan reizen om een spitsfrequentie van 8x per uur te realiseren. Mogelijk ontstaan er wel nieuwe reisrelaties door de ringstructuur met groei als gevolg. Een frequentie van 4x per uur lijkt op deze relatie ruim voldoende om deze groei op te vangen. Als gevolg hiervan ligt over de gehele ring een R-netlijn met de frequentie van 4x per uur voor de hand. Op het traject Schiphol Oost – Plaza – Schiphol Zuid – Schiphol Rijk ligt een verdichting voor de hand tot 8x per uur in de spits.

De lijnvoering op de ringstructuur zal hierdoor er ongeveer uit gaan zien zoals in figuur 1 (in de hoofdtekst) weergegeven.

Exploitatiekosten in huidige en toekomstige situatie

In de huidige situatie wordt Schiphol Oost voor een belangrijk deel ontsloten door lijn 193. Deze lijn rijdt 12x per uur per richting in de spits en 4x per uur per richting in de dal met 12 meter bussen. Met behulp van het exploitatiekostenmodel van Stadsregio Amsterdam is een inschatting gemaakt van de jaarlijkse exploitatiekosten van deze lijn. Deze komen uit op €■■■ miljoen per jaar.

In de toekomstige situatie is het de bedoeling dat lijn 193 opgaat in de nieuwe R-netlijn. Een concept opzet hiervan is eerder in dit document uiteengezet. In dit concept gaat de R-netlijn 8x per uur rijden in de spits en 4x in de dal met gelede bussen. De 8x per uur in de spits wordt enkel op het drukste deel gereden. Op basis van dit concept worden de exploitatiekosten ingeschat op €■■■ miljoen per jaar.

Aangezien de exploitatie van de R-netlijn niet enkel voor Schiphol Oost en omgeving is maar ook op andere delen van Schiphol neerslaat kan maar een deel van deze lijn als vervanger van lijn 193 worden gezien. Er wordt hier daarom aangenomen dat de helft van de R-netlijn als vervanger van lijn 193 gezien mag worden. De andere helft kan toegeschreven worden aan Schiphol Zuid/Rijk waar

deze (deels) als vervanger van lijn 287 gezien mag worden. De aan Schiphol Oost toe te wijzen exploitatiekosten zijn daardoor de helft van €■■■ miljoen: €■■■ miljoen.

Per saldo wordt met de R-netlijn als vervanger van lijn 193 jaarlijks €■■■■■■■■■■, - exploitatievergoeding (3,4 miljoen – 2,9 miljoen) bespaard. Deze besparing kan groter worden indien andere sternetlijnen in Schiphol Oost, lijn 187, 186 en 199 ook geïntegreerd worden in de R-netlijn en daarmee delen van de exploitatievergoeding komen te vervallen.

Rijtijden

Een rondje Schiphol is ongeveer 21 kilometer. Momenteel duurt een dergelijke ronde ongeveer een uur met openbaar vervoer. De ambitie met R-net is om deze snelheid op minimaal 30 km/uur te krijgen. De maximale rijtijd van deze ronde dient daardoor 42 minuten te worden. Uitgaande van de busomlopen bij een R-netlijn die de gehele ring afrijdt met een kwartierdienst zal elke rit 3 minuten buffertijd krijgen op Schiphol Plaza voordat de chauffeur een nieuwe rit aanvangt. De korte ritten dienen ongeveer 17 kilometer af te leggen van Schiphol-Rijk via Plaza naar Oost/Fokker. Op basis van 30 km/u is hier 34 minuten voor nodig.

Bijlage 2 Verkeersprognoses op de Fokkerweg

Aannames tijdens de verkenning

In de verkenning HOV Schiphol Oost is opgenomen dat een de toename van het woon-werkverkeer naar Schiphol Oost (en omgeving) de extra capaciteit snel zal opsouperen. Uit modeldoorrekeningen van de provincie Noord Holland ten behoeve van de aanleg van de N201 blijkt dat al in de periode 2018-2020 de nieuwe infrastructuur weer volbelast is. Sommige wegvakken gaan over de grens van 90 % tot 100% aangeboden capaciteit. Dat geldt vooral voor de Fokkerweg tussen Kruisweg en Boeingavenue en voor de Fokkerweg tussen aansluiting N201 en Anthony Fokker Businesspark.

Herijking van de toekomstige verkeersontwikkeling op de Fokkerweg

De gemeente Haarlemmermeer heeft met behulp van het verkeersmodel Noord Holland Zuid 1.4 met prognosejaar 2024 in beeld gebracht hoe het verkeer op de Fokkerweg (vanaf de N201 richting Schiphol Oost) zich zal ontwikkelen.

In de ochtendspits gaan de IC waarden (Intensiteit versus Capaciteit) op wegvakniveau over de 0,6. Dit betekent dat het druk wordt, maar het in principe nog wel doorstroomt. Wel is het zo dat er maar iets hoeft te gebeuren (slecht weer, incidentele stijging van de verkeersintensiteit) en het staat wel vast. Daarnaast zitten de VRI's op dit traject allemaal aan hun maximum cyclustijd. Voor een betrouwbare reistijd voor de bus zou een aparte baan wenselijk zijn, een eigen opstelstrook bij de VRI lijkt sowieso noodzakelijk.

In de avondspits wordt het op wegvakniveau druk, maar iets minder dan in de ochtendspits. De VRI's blijven echter sterk belast en op wegvakniveau liggen de IC waarden tegen of net over de 0,6.

Afwegingsnotitie Varianten PG-weg

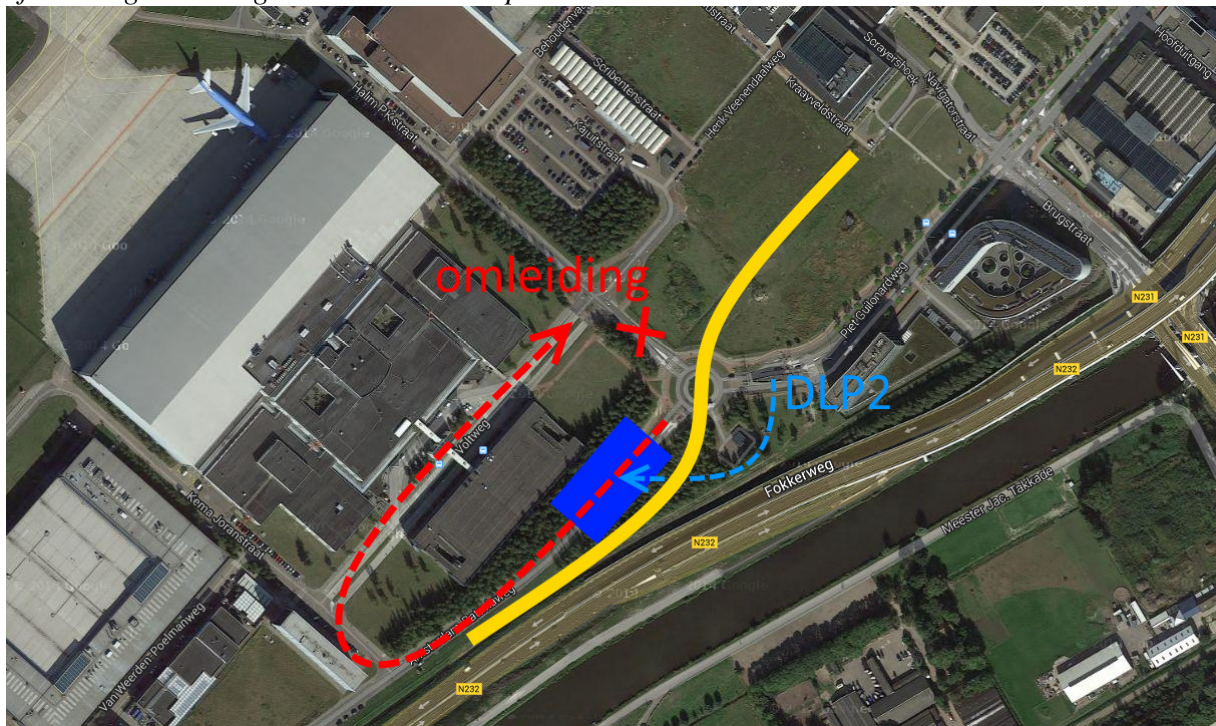
(17 september 2014)

Inleiding

Het VO voor de HOV-busbaan gaat rond doorlaatpost 2 uit van de volgende uitgangspunten:

- verplaatsing doorlaatpost zuidwaarts (blauw)
- gelijkvloerse kruising busbaan (geel) met Piet Guilondweg (PG-weg) ter hoogte van rotonde
- verwijderen rotonde en aansluitende tak Cilinderstraat, waarbij verkeer wordt omgeleid via de Voltweg (rood)

Afbeelding 1. Huidig VO rond doorlaatpost 2



Om verkeer te kunnen omleiden via de Voltweg, moet deze Voltweg formeel in beheer komen van Schiphol. Dit leidt tot discussie over functionaliteit van de doorlaatpost, afhandeling van verkeer achter de doorlaatpost etc...

Tegelijkertijd is er behoefte aan een sterkere onderbouwing van nut en noodzaak van de HOV-baan, gezien de relatief hoge geraamde realisatiekosten. Een kostenbepalend onderdeel is het deeltraject rond de doorlaatpost, vanwege verplaatsing van de doorlaatpost en kabels en leidingen.

Beide argumenten zijn aanleiding om een variantenstudie uit te voeren naar de locatie van de doorlaatpost gericht op kostenreductie door. Variabelen in deze studie zijn:

- het niet overnemen van de Voltweg door openhouden van de rotonde en Cilinderstraat, en daarmee ook het handhaven van veel K&L
- het niet verplaatsen van de doorlaatpost, en daarmee ook het handhaven van veel K&L

Deze notitie beperkt zich tot varianten voor de busbaan op het traject Piet Guilondweg (gedeelte tussen Brugstraat en doorlaatpost 2 en de fly-over).

Samenvatting

Naast het huidige VO en de Fly- over zijn voor het wegvak PG-weg 4 varianten geïdentificeerd:

- alternatief 4.1: slinger busbaan zuidelijk van Brugstraat / aansluiting op rotonde
- alternatief 4.2: slinger busbaan noordelijk van Brugstraat / aansluiting op rotonde
- alternatief 4.3: slinger busbaan zuidelijk van Brugstraat / aansluiting op Voltweg
- alternatief 4.4: slinger busbaan noordelijk van Brugstraat / aansluiting op Voltweg

De varianten 4.2. en 4.4 bleken niet haalbaar omdat de benodigde grond reeds Uitgegeven is. De varianten zijn beoordeeld op 7 criteria. In het volgende hoofdstuk is een en ander nader toegelicht.

criterium	huidig VO	alternatief 4.1	alternatief 4.3	Fly Over
consequenties kavelgrootte	10000 m2	8000 m2 19000 m2 BVO	8000 m2 19000 m2 BVO	5000 m2
Max. kosten grond	█████	█████	█████	█████
consequenties K&L	█████	█████	█████	█████
(overige) kosten ¹	█████	█████	█████	█████
kwaliteit HOV ²	0	0	0	+
mate van hergebruik	0	0	0	+
consequenties planning	0	3-4 mnd	3-4 mnd	2 mnd

Alternatief 4.1. en 4.3 vallen af omdat

1. Beide opties vanuit stedenbouwkundig oogpunt van het gebied niet in te passen zijn. Met name het gebouw Transport komt hiermee geïsoleerd te liggen.
2. De gronden die voor de doorlaatpost gebruikt zouden moeten worden uitgeefbare grond is. Wil het project deze gronden gebruiken dan zou hier een reële marktwaarde voor vergoed moeten worden³
3. Bij optie 4.1. er geen logische kavel tussen busbaan en weg overblijft. Bij optie 4.3. er weliswaar een grote kavel wordt gecreëerd maar deze door Schiphol moeilijk uitgifbaar wordt geacht??

Daarmee lijken er twee opties open: Het huidige alternatief en de fly over.

¹ Kosten gerelateerd aan doorlaatpost en/of weginfrastructuur.

² Snelheid, comfort, betrouwbaarheid, toekomstvastheid.

³ Deze kosten zijn door Schiphol opgegeven maar nog niet onderbouwd.



Argumenten ter afweging

1. Op de busbaan met Fly –over kan met hogere snelheid worden gereden. Dit levert een tijdwinst op van grofweg 14 seconden per rit wat nu overeenkomt met een besparing van € 23.000 euro per jaar. Wanneer andere buslijnen gebruik gaan maken van dit tracé zal de besparing toenemen.
2. Met de keuze voor de fly over worden er een aantal discussie en daarmee risico's omzeilt.
 - a. De discussie over de afkoop van erfpacht van de Voltweg
 - b. De discussie over de functionaliteit van de doorlaatpost (immers de doorlaatpost wordt niet opgepakt.)

De kosten voor de nieuwbouw worden ingeschat op [redacted]

De minderkosten bedragen voor

K&L	[redacted] k€
Kosten doorlaatpost	[redacted] k€
Civiele werkzaamheden DLP	[redacted] k€
Busbaan	[redacted] k€
Erfpacht	[redacted] ?
Meerkosten alternatief	[redacted] k€

4. Het areaal dat verhuurd is aan KLM en dat doorsneden wordt met het Fly-over alternatief is duidelijk kleiner. De kosten voor de afkoop van de erfpacht zullen daarom beduidend kleiner worden. (max. [redacted] € ipv max [redacted] m€)
5. Bij een keuze voor een fly over dient rekening gehouden te worden dat de oplevering van het project met een maand vertraagd tot eind januari 2017.

Voorstel

De stuurgroep wordt verzocht om:

- Te constateren dat de verplaatsing van de doorlaatpost naar een andere locatie niet opportuun is.
- Een keuze te maken tussen het alternatief Fly-over en het huidige ontwerp zodat het ontwerp vaststaat en verder uitgewerkt kan worden.

Afwegingsnotitie Varianten PG-weg

(17 september 2014)

Bijlage bij afwegingsnotitie

Toelichting varianten

Naast het huidige VO zijn voor het wegvak PG-weg 4 varianten geïdentificeerd:

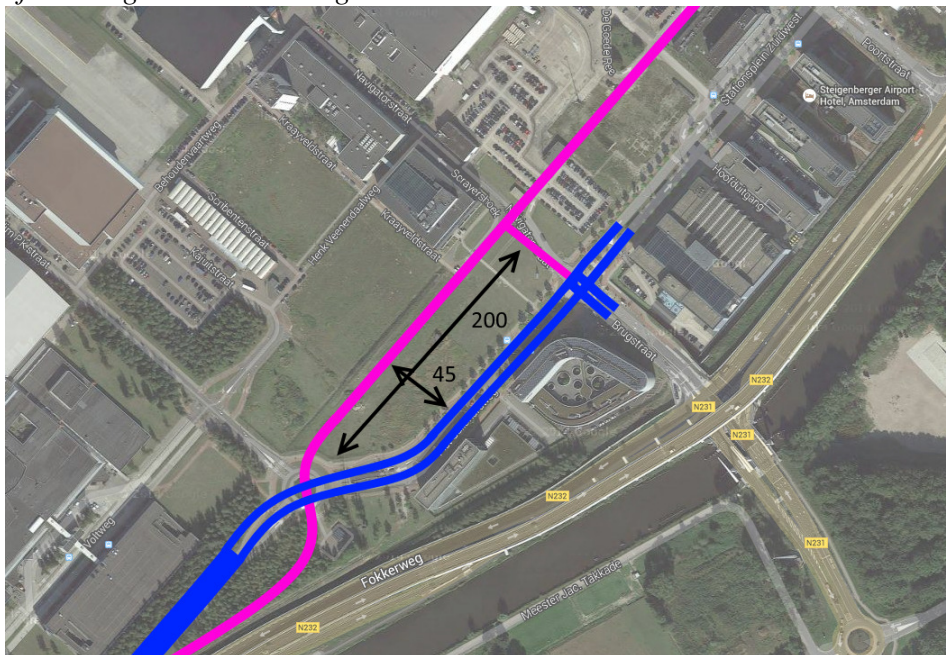
- alternatief 4.1: slinger busbaan zuidelijk van Brugstraat / aansluiting op rotonde
- alternatief 4.2: slinger busbaan noordelijk van Brugstraat / aansluiting op rotonde
- alternatief 4.3: slinger busbaan zuidelijk van Brugstraat / aansluiting op Voltweg
- alternatief 4.4: slinger busbaan noordelijk van Brugstraat / aansluiting op Voltweg

Huidig VO

De kenmerken van het huidige VO zijn reeds in de inleiding beschreven:

- doorlaatpost 2 wordt zuidwaarts verschoven
- de busbaan kruist de PG-weg ter hoogte van de rotonde (30 km/h), de rotonde wordt verwijderd
- afsluiting Cilinderstraat

Afbeelding 2. Schets huidig VO



Consequenties huidig VO:

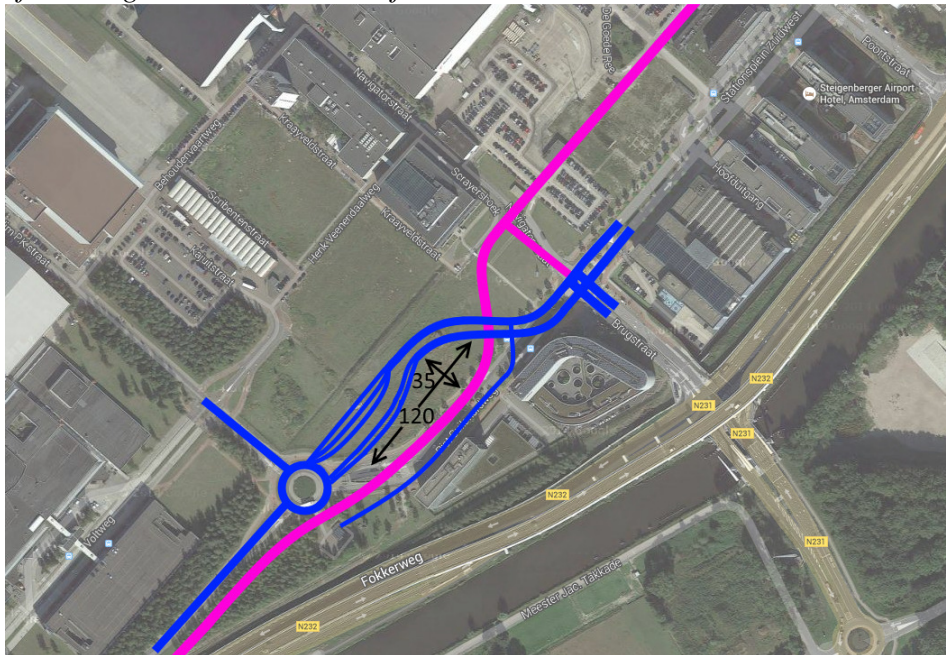
- kavelgrootte: aantrekkelijke kavel tussen busbaan en PG-weg
- erfpacht: compensatie erfpacht Voltweg
- K&L: veel K&L-verleggingen rond rotonde en DLP2
- kwaliteit HOV: verlies aan kwaliteit door slinger 30 km/h
- (overige) kosten: verplaatsing doorlaatpost 2 en opbreken rotonde / Cilinderstraat
- mate van hergebruik: PG-weg blijft behouden, rotonde en Cilinderstraat verdwijnen
- planning: geen (huidig ontwerp)

Alternatief 4.1

Alternatief 4.1 kenmerkt zich als volgt:

- de doorlaatpost wordt noordwaarts verschoven
- de rotonde en Cilinderstraat blijven behouden
- de PG-weg sluit aan op de rotonde in lijn met de AB-weg;
- de busbaan en PG-weg kruisen elkaar (slinger 30 km/h) even ten zuiden van kruispunt Brugstraat
- de busbaan loopt over de westbaan van de PG-weg

Afbeelding 3. Schets alternatief 4.1



Consequenties alternatief 4.1:

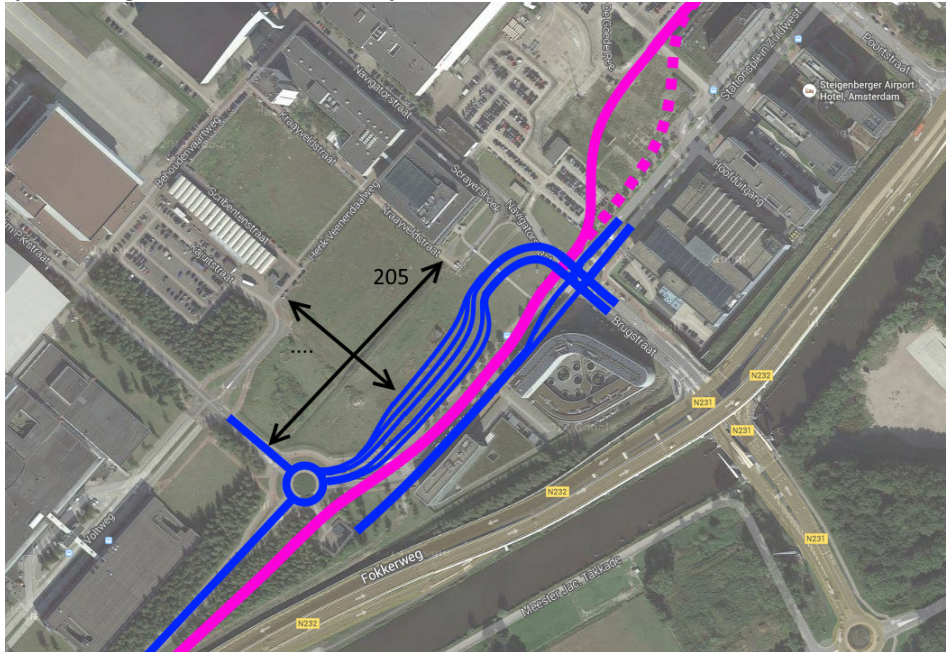
- kavelgrootte: er gaat relatief veel potentieel uitgeefbare grond verloren; de overblijvende ruimte tussen de verlegde PG-weg en busbaan is klein
- Grondkosten: hoge kosten voor grond.
- K&L: minder verleggingen rond rotonde
- kwaliteit HOV: verlies aan kwaliteit door slinger 30 km/h
- (overige) kosten: verplaatsing doorlaatpost 2 en aanpassingen PG-weg
- mate van hergebruik: westbaan PG-weg moet worden aangepast over relatief grote lengte
- planning: nieuw VO + onderzoeken nodig => 4 maanden

Alternatief 4.2

Alternatief 4.2 kenmerkt zich als volgt:

- de doorlaatpost wordt noordwaarts verschoven
- de rotonde en Cilinderstraat blijven behouden
- de PG-weg sluit aan op de rotonde in lijn met de AB-weg;
- de busbaan en PG-weg kruisen elkaar bij kruispunt Brugstraat (aanpassingen kruispunt + VRI-regeling); de busbaan slingert noordelijk van het kruispunt met 50 km/h
- de busbaan loopt over de westbaan van de PG-weg

Afbeelding 4. Schets alternatief 4.2



Consequenties alternatief 4.2:

- kavelgrootte: doordat PG-weg en busbaan 1 infrabundel vormen, ontstaat er ten westen een grote uitgeefbare kavel; rond gebouw 107 gaat uitgeefbare grond verloren, afhankelijk van het HOV-tracé
- Grondkosten hoog
- K&L: minder verleggingen rond rotonde
- kwaliteit HOV: verhoogde snelheid/comfort vanwege 50 km/h-bogen
- (overige) kosten: verplaatsing doorlaatpost 2 en aanpassingen PG-weg
- mate van hergebruik: westbaan PG-weg moet worden aangepast over beperkte lengte, daarnaast aanpassen onlangs gereconstrueerd kruispunt Brugstraat (voornamelijk elektrotechnisch en cosmetisch)
- planning: nieuw VO + onderzoeken nodig => 4 maanden

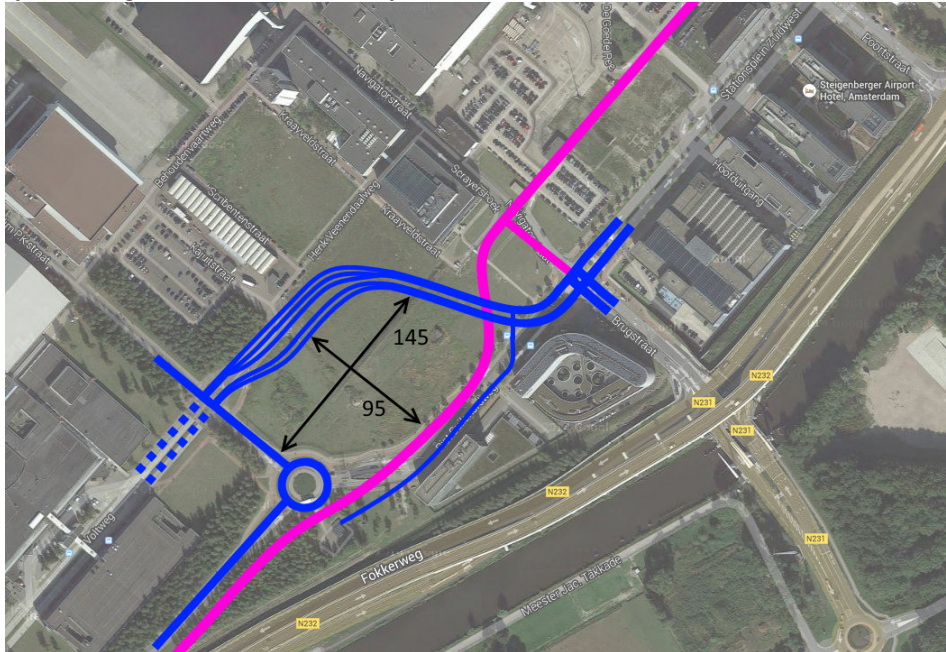
Niet realistisch omdat kavel is vergeven.

Alternatief 4.3

Alternatief 4.3 kenmerkt zich als volgt:

- de doorlaatpost wordt noordwaarts verschoven
- de rotonde en Cilinderstraat blijven behouden
- de PG-weg sluit aan op de Ampèreweg;
- de busbaan en PG-weg kruisen elkaar (slinger 30 km/h) even ten zuiden van kruispunt Brugstraat
- de busbaan loopt over de westbaan van de PG-weg

Afbeelding 5. Schets alternatief 4.3



Consequenties alternatief 4.3:

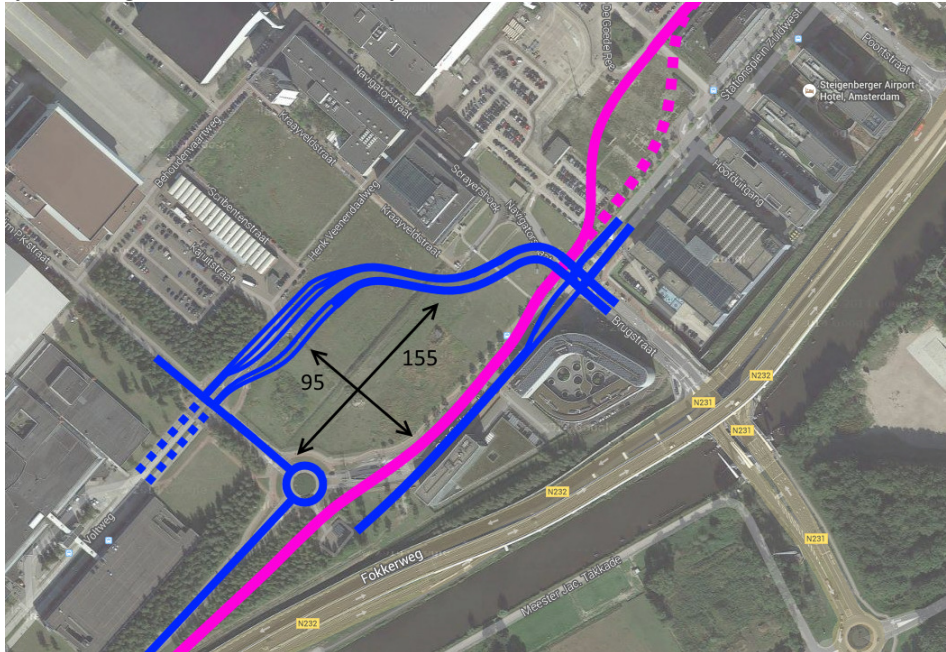
- kavelgrootte: grote uitgeefbare kavel tussen verlegde PG-weg en busbaan; verlies uitgeefbare grond door grote uitbuiging PG-weg (meer oppervlak asfalt)
- Grondkosten; Indien Schiphol de gronden vergoed wil hebben tegen marktwaarde geen optie.
- K&L: minder verleggingen rond rotonde
- kwaliteit HOV: verlies aan kwaliteit door slinger 30 km/h
- (overige) kosten: verplaatsing doorlaatpost 2 en aanpassingen PG-weg
- mate van hergebruik: westbaan PG-weg moet worden aangepast over relatief grote lengte
- planning: nieuw VO + onderzoeken nodig => 4 maanden

Alternatief 4.4

Alternatief 4.4 kenmerkt zich als volgt:

- de doorlaatpost wordt noordwaarts verschoven
- de rotonde en Cilinderstraat blijven behouden
- de PG-weg sluit aan op de Ampèreweg;
- de busbaan en PG-weg kruisen elkaar bij kruispunt Brugstraat (aanpassingen kruispunt + VRI-regeling); de busbaan slingert noordelijk van het kruispunt met 50 km/h
- de busbaan loopt over de westbaan van de PG-weg

Afbeelding 6. Schets alternatief 4.4



Consequenties alternatief 4.4:

- kavelgrootte: grote uitgeefbare kavel tussen verlegde PG-weg en busbaan; verlies uitgeefbare grond door grote uitbuiging PG-weg (meer oppervlak asfalt); rond gebouw 107 gaat uitgeefbare grond verloren, afhankelijk van het HOV-tracé
- Grondkosten; Indien Schiphol de gronden vergoed wil hebben tegen marktwaarde geen optie.
- K&L: minder verleggingen rond rotonde
- kwaliteit HOV: verhoogde snelheid/comfort vanwege 50 km/h-bogen
- (overige) kosten: verplaatsing doorlaatpost 2 en aanpassingen PG-weg
- mate van hergebruik: westbaan PG-weg moet worden aangepast over beperkte lengte, daarnaast aanpassen onlangs gereconstrueerd kruispunt Brugstraat (voornamelijk elektrotechnisch en cosmetisch)
- planning: nieuw VO + onderzoeken nodig => 4 maanden

SG- Notitie Voortgang en Planning 17 sept. 2014

De deelplanningen van PNH en Schiphol zijn volledig geïntegreerd in één overall planning. Deze is zowel door de Provincie als Schiphol geaccordeerd en als bijlage toegevoegd. Ten behoeve van de Stuurgroep is tevens een planning op hoofdlijnen geabstraheerd die inzicht geeft in de verschillende afhankelijkheden. Daarbij zijn de volgende opmerkingen te maken:

1. Het bestuurlijk proces dat de gemeente Haarlemmermeer moet doorlopen om de financiering van het fietspad te garanderen is (nog) niet opgenomen. De gemeente heeft aangegeven dat zij eind December 2014 een formele goedkeuring van de raad verwachten. Daarmee loopt zij in lijn met de bestuurlijke besluitvorming bij de provincie.
- Uit de planning blijkt dat de oplevering agv. uitstel bestuurlijke goedkeuring initieel met 2 maanden wordt vertraagd. Deze vertraging kan echter teniet worden gedaan door de aannemer voor fase 3 te laten starten voordat de aannemer voor fase 2 gereed is. Daarmee zou de einddatum van eind november gehaald kunnen worden. Dit lijkt een reële optie omdat verwacht wordt dat de eerste werkzaamheden op/langs de fokkerweg en dijk zullen plaatsvinden. Het gebied dat niet bij fase 2 hoort.

Naam overleg HOV Schiphol Oost
Locatie Haarlem, Houtplein 1.01 oost
Datum 14 november 2014
Tijdstip begin: 13:30 eind: 15:00

Uw contactpersoon

BEL/VV

Doorkiesnummer

@noord-holland.nl

Agenda

1/1

- 1. Opening en mededelingen**
- 2. Verslag van 19 september 2014 (bijlage)**
- 3. Afweging Fly Over (bijlage wordt nagezonden)**
- 4. Voortgang, planning en risico (bijlage)**
- 5. Communicatie (2 bijlagen)**
- 6. Presentatie Knooppunt Schiphol Zuid (bijlage)**
- 7. Volgende vergadering**
- 8. Rondvraag en sluiting**

Afwegingsnotitie Fly over

(14 November 2014)

Inleiding

Na het besluit van de Stuurgroep om de Fly-over variant verder uit te werken zijn er 4 alternatieven ontstaan. Ontstaan omdat er vanuit de verschillende disciplines (K&L, verkeersveiligheid, ruimtelijke ordening) input is geleverd om het ontwerp te optimaliseren.

Alternatieven

Er liggen 4 alternatieven voor:

Voor alle alternatieven geldt dat er gestreefd wordt om de esthetica- wens gelijke veldlengte van de brugdelen en open structuur onder de Fly-over na te streven.

Daarnaast wordt voldaan aan de technische eisen waaronder een doorrijhoogte van 4.60 meter.

De vergelijking is op hoofdlijnen. Er is nog geen rekening hebben gehouden met de kosten voor beheer en onderhoud; de kosten voor de afkoop van de erfpacht zijn indicatief.

Alternatief 1



Dit is het “technisch” alternatief waarbij wordt uitgegaan van een talud aan 2 kanten. De viaductlengte is rond de 95 meter. Gezien het feit dat er een groot beslag wordt gelegd op de kavel tussen de busbaan en de Piet Guilonardweg lijkt dit alternatief niet realistisch. Schiphol heeft aangegeven dat met het aanleggen van een grondlichaam het kavel incurant wordt, de opgebouwde vlakverdeling verstoord wordt. De waarde van de kavel wordt door Schiphol aangegeven ingeschat op € 1.200.000,-. De restwaarde van de kavel is niet aangegeven. Aangenomen mag worden dat de kosten in ieder geval enkele tonnen bedraagt. Daarnaast dient rekening gehouden te worden met de compensatiekosten erfpacht als gevolg van de baan en als gevolg van het talud aan de noordzijde van de busbaan (€ 1.200.000,-).

Aanlegkosten Fly-over bedragen € 1.200.000,- k€.

Totale kosten (exclusief de kosten voor de kavel tussen Piet Guilonardweg, k€

Alternatief 2



Aan de kant tussen de busbaan en de Piet Guilonardweg wordt een keerwand geplaatst aan de andere kant is er een talud. De keerwand is zodanig geplaatst dat deze buiten de, door Schiphol aangegeven rooilijn valt. Met dit alternatief wordt het kavel tussen Piet Guilonardweg en de busbaan gespaard. De overlast voor het toekomstig te bebouwen kavel is de aanwezigheid van het grondlichaam en daarmee een beperking van het zicht.

Minder grondwerk	k€
Extra keerwand 110 meter	k€
De meerkosten aanlegkosten bedragen	k€

Aanlegkostenkosten Fly-over alternatief: k€.

De kosten voor het compenseren van grondhuur uit het verleden in de toekomst wordt door Schiphol ingeschat o_i .€

Totale kosten Fly- over komen daarmee o_j k€.

Dit alternatief is een haalbaar alternatief, gezien de logica van kaveluitgifte, esthetica en de geringe meerkosten.

Schiphol heeft aangegeven dat er extra damwanden nodig zijn om de bereikbaarheid van de achterkant van de gebouwen te garanderen. De extra aanlegkosten hiervoor worden ingeschat o_i k€. De ingeschatte meerkosten van alternatief 2 ten opzichte van alternatief 1 k€ dan we. (€) wegen niet op tegen de te verwachte compensatiekosten van het kavel.

Alternatief 3



Het viaduct aan noordzijde rotonde wordt verlengd met 2 velden. Daarmee wordt de minimale doorrijhoogte 3,25 m. Het viaduct wordt ongeveer 60 meter langer. Aan beide zijden zijn grondtaluds aanwezig.

Belangrijkste argument om dit alternatief te kiezen is dat deze verlenging de mogelijkheid biedt om in de toekomst de busbaan landzijdig te passeren en niet (alleen) via beschermd gebied het terrein is te bereiken. Daarnaast biedt het de mogelijkheid invulling te geven aan inrichting onder het viaduct, zoals parkeerplaatsen of een verbinding tussen gebouwen op twee omliggende percelen. Met het open houden van een gedeelte onder het viaduct wordt inrichting van het gebied flexibel gehouden. Daarnaast geeft een verlengd viaduct een open karakter aan het gebied en past dit in de visie van het landschap van Schiphol Oost.

KLM de huurder van de percelen heeft aangegeven plannen te hebben om de kavels te bebouwen. Er zijn geen concrete plannen bekend.

Kostenoverzicht

Viaductlengte 60 meter langer;	k€
2 extra kolommenrij met afstand 23,5m+ verlenging viaduct	k€
Minderwerk grondwerk en damwand	k€
Keerwand 40 meter tbv rooilijn noordkant	k€

Aanlegkosten Fly-over alternatief 3: k€

Ingeschatte kosten voor compensatie k€

Totale kosten Fly- over bedragen dan k€. De meerkosten ten opzichte van alternatief 2 bedragen k€.

Alternatief 4



Alternatief 4 is vergelijkbaar met alternatief 3 echter zonder grondtaluds.

Met dit alternatief wordt de mogelijkheid geboden om de omliggende percelen optimaal te bebouwen en invulling te geven aan ontwikkelingsplannen die de percelen met elkaar kunnen verbinden. Dit alternatief wordt gezien als de voorkeursvariant van KLM en is ook door Schiphol gewenst.

De meerkosten voor de bouw van dit alternatief zijn k€ t.o.v. alternatief 3 en bestaan met name uit kosten voor de keerwanden. De minderkosten compensatie bedraagt k€. Dit alternatief is dus k€ duurder dan alternatief 3.

Stuurgroepbesluit

Hoewel Schiphol, Provincie en SRA in discussie zijn over de verdere invulling wordt de stuurgroep wel verzocht een keuze te maken welke richting het ontwerp dient te gaan.

Schiphol geeft terecht aan dat het proces van afstemming en goedkeuring van het ontwerp nog niet is afgerond. Het is echter zaak om richting te geven om tijdig het VO gereed te hebben.

Alternatief 1 wordt door alle partijen niet als een reëel alternatief gezien.

PNH en SRA hebben hun voorkeur uitgesproken voor alternatief 2 (al dan niet met verlengde damwandconstructie). Dit alternatief voldoet volgens hen aan de voorwaarde sober en doelmatig.

Schiphol heeft een voorkeur voor alternatief 4, maar is van mening dat alternatief 3 het redelijk alternatief is.

Bij de afronding van de notitie heeft de projectleider van Schiphol besloten om niet (meer) te reageren op de notitie. Daartoe heeft zij de volgende argumenten aangedragen.

Citaat "Wij zijn van mening dat de inhoud van de notitie niet voldoende is om aan de Stuurgroep voor te leggen. Dit heeft een aantal redenen:

- De onderbouwingen zijn niet volledig en juist. Bedragen (zoals restwaarde genoemd in alternatief 1) moeten kloppen en bijdragen aan een compleet beeld van een te nemen besluit.
- Het proces van afstemming en goedkeuring van het ontwerp is nog niet afgerond. De opmerkingen vanuit Schiphol (op projectgroepniveau) op de grondtalud zijn nog niet goed verwerkt. Goedkeuring zal nog binnen Schiphol in projectgroep Baan plaats moeten vinden. Daarnaast heeft de afstemming met KLM ook nog niet plaatsgevonden over de Fly-over en de diverse ontwerpen die mogelijk zijn voor de Fly-over. Het raakt perceel 239 en die grond wordt gehuurd door KLM.
- Er wordt volledig voorbijgegaan aan de stedenbouwkundige inpassing (kwaliteit, uitstraling en zicht) van het ontwerp in het gebied. Hierbij wordt uitgegaan van het meest goedkope ontwerp (met taluds), zonder de wensen en eisen te respecteren (voor water kan wel direct een inpassing worden gedaan met een keerwand, maar andere eisen zijn dan 'subjectief').
- De beheersituatie van de Fly-over moet ook voor ons bekend zijn. Wie gaat wat beheren en hoe ziet dat beheer eruit? Gaat dit mogelijk ten koste van de uitstraling van het gebied?
- Schiphol heeft geen voorkeur op dit moment en kan daar in deze fase geen uitspraak over doen." Einde citaat.

De stuurgroep wordt gevraagd om kaders aan de projectgroep mee te geven waarbinnen de oplossingsrichting dient uitgewerkt te worden.

SG- Notitie Voortgang, Planning en Risico 14 november 2014

De deelplanningen van PNH en Schiphol zijn naar aanleiding van het stuurgroepbesluit om een Fly Over te bouwen aangepast in één overall planning. De planning is op hoofdlijnen. Geconcludeerd kan worden dat het besluit van de stuurgroep geen effect heeft op de einddatum van het project.

De belangrijkste mijlpalen in de huidige planning zijn:

Besluitvorming stuurgroep

Stuurgroep kostenverdeling (def. Raming DO+) Fase 2	20-1-2015
Subsidieverlening aan Schiphol fase 2 DO	21-1-2015 t/m 21-2-2015

Bestuurlijke Besluitvorming SRA

Opwaardering project (Initiatiefase - Planfase) Fase 2& 3	15-01-2015
Opw. project I-fase naar Uitvoeringsfase (Subsidie) t.b.v. fase2*	19-2-2015
Opw. project P-fase naar Uitvoeringsfase t.b.v. fase3	18-09-2015

Bestuurlijke Besluitvorming PNH Financiering project

GS-Staf	3-11-2014
GS	11-11-2014
Cie. M&W	01-12-2014
PS	15-12-2014

Subsidieverlening aan Schiphol	21-02-2015
--------------------------------	------------

Besluitvorming Schiphol Group

Inbreng in de change-board	27-01-2015
----------------------------	------------

Uitvoering Fase 2

Fase 2 Functievrij maken t/m rotonde (planning Heijmans ntb)	13-05-2015 t/m 18-12-2015
Fase 2a Verleggen K&L Sacréstraat t/m OCC	20-05-2015 t/m 05-01-2016
Fase 2K Aanpassen P57	11-05-2015 t/m 31-07-2015
Fase 2N Overige aanpassingen tracé fase 2	11-05-2015 t/m 25-12-2015
Overdracht Fase 2 (functievrij) naar Provincie	05-01-2016

Uitvoering Fase 3

Aanbesteding	16-02-2015 t/m 02-10-2015
Realisatie Baan	02-10-2015 t/m 20-01-2017
Beschikbaarheid Baan	06-12-2016
Overdracht project aan beheerders	23-01-2017

De afgelopen periode is ingezet om de uitvoeringsrisico's goed in beeld te krijgen.

De belangrijkste risico's en beheersmaatregelen zijn;

1. Aanleg van de weg in de dijk wordt beperkt

- BH. 1. Proces afspraken maken met waterschap
- BH. 2. technisch oplossing zoals plaatsen van damwanden (kosten)
- BH. 3. Extra lange zettingstijd (toestaan uitloop project)

2. Aanvang cq. uitvoer van het verleggen K&L loopt uit (fase 3)

- BH. 1. Tijdig onderzoeken laten uitvoeren
- BH. 2. Voorafgaand aan contractering proefsleuven
- BH. 3. Principeplan K&L vaststellen

3. Realiseren van de fly-over wordt beperkt omdat toegang tot bedrijfsterrein beperkt wordt

- BH. 1. Afspraken maken over toegankelijkheid (nachtelijk openstellen hek 4 ten tijde van uitvoering)

4. Medewerking van KLM verloopt stroef

- BH. 1. Continu overleg met KLM
- BH. 2. Communicatie en afstemming intern KLM
- BH. 3. Geen andere projecten gelijktijdig die een impact kunnen hebben op bedrijfsvoering KLM Schiphol Oost

5. Bestemmingsplan procedure

- 1. Indienen in dec.14 voor traject BP
- 2. Gunning (aug.15) ingang zetten onder voorbehoud BP

Notitie communicatieaanpak in aanloop naar Realisatiefase HOV Schiphol Oost, Noordelijke deel

Gevraagde beslissing

De stuurgroep wordt verzocht akkoord te gaan met:

1. het communicatieplan HOV Schiphol Oost (zie bijlage) en
2. de voorgestelde communicatieaanpak.

Inleiding

Deze notitie beschrijft de communicatieaanpak voor het project 'HOV Schiphol Oost' tijdens de Planstudiefase in aanloop naar de Realisatiefase. De notitie is tot stand gekomen in overleg met communicatieadviseurs van Stadsregio Amsterdam (SRA), Schiphol, gemeente Haarlemmermeer, KLM-groep, Schiphol Telematics en provincie Noord-Holland (PNH).

Communicatieplan

De werkgroep communicatie HOV Schiphol Oost verzorgt de interne en externe (bouw)communicatie. De werkgroep heeft in 2014 de risico's voor de communicatie in kaart gebracht en een doelgroepanalyse uitgewerkt.

> De resultaten zijn verwerkt in bijgevoegd communicatieplan HOV Schiphol Oost dat ter goedkeuring voorligt aan de Stuurgroep.

Regie

In de Planstudiefase ligt de regie voor de communicatie bij de provincie Noord-Holland.

In Fase 2 'functievrij maken' vinden diverse werkzaamheden plaats die Schiphol coördineert en laat uitvoeren. Daarom neemt Schiphol in Fase 2 de coördinatie/aansturing van de communicatie op zich. Uiteraard in afstemming met de provincie en de hele werkgroep communicatie HOV Schiphol Oost. De werkzaamheden in Fase 2 omvatten de aanleg van P-57 en verleggen Kabels & Leidingen nabij de Walaart Sacréstraat.

Communicatie aanpak

Communicatiedoel: tijdig informeren over voorbereiding en uitvoering

De ambitie van de projectgroep HOV Schiphol Oost is om vanaf begin 2015 te starten met de realisatie van Fase 2 'functievrij maken'. Omliggende bedrijven/instanties, hun werknemers en doorgaand verkeer moeten vóór de start van de realisatie weten in welke fase de aanleg van het noordelijk deel van HOV Schiphol Oost zit, op de hoogte zijn welke werkzaamheden op bepaalde momenten plaatsvinden en weten wat de eventuele overlast is die dit met zich meebrengt (bijvoorbeeld geluidshinder en omleidingsroutes).

De communicatie zal met name gericht zijn op de bedrijven, werknemers en bezoekers van de bedrijven die direct aan de busbaan liggen, en mensen die op Schiphol werken. Daarnaast heeft de werkgroep communicatie verschillende belanghebbenden in kaart gebracht die geïnformeerd moeten worden, zoals Connexxion, gemeentes, intermediairs en de pers.

Strategie: communiceren rondom de mijlpalen

De mijlpalen in dit project zijn de momenten om naar de omgeving te communiceren:

Mijlpaal	Wanneer
Besluitvorming Gedeputeerde Staten	11 november 2014
Besluitvorming Provinciale Staten met aankondiging presentatie schetsontwerp	15 december 2014
Presentatie VO met inloopmiddag	februari 2015
Start werkzaamheden (fase 2- buiten) met officiële starthandeling	april 2015
Werkzaamheden (fase 3- Gunning Contract)	oktober 2015
Werkzaamheden (fase 3- buiten)	januari 2016
Start Exploitatie	december 2016
Oplevering	januari 2017

Capaciteit

Bij de communicatieadviseurs dient voldoende capaciteit beschikbaar te zijn. De inschatting van het gemiddeld aantal gewenste uren voor coördinatie/aansturing (PNH) is 6 uur per week en voor communicatieondersteuning vanuit de andere organisaties 2 uur per week.

Vervolgstappen

Bij de inzet van communicatiemiddelen zal de werkgroep communicatie HOV Schiphol Oost Ozoveel mogelijk gebruik maken van bestaande middelen en kanalen van de betrokken partners. In de periode vóór de Realisatiefase worden de volgende vervolgstappen voorgesteld:

November 2014

Akkoord stuurgroep met communicatieplan HOV Schiphol Oost.

Uitsturen persbericht wanneer het project bestuurlijk is goedgekeurd.

December 2014

Inrichten projectsite HOV Schiphol Oost met projectbeschrijving, nut en noodzaak, planning en downloads.

Januari 2015

Verzenden (pers)uitnodiging inloopmiddag.

Artikelen in bestaande middelen partners.

Februari 2015

Organiseren inloopbijeenkomst. Zodra de aanleg van de busbaan in een VO is vastgelegd, en de aannemer voor fase 2a is aangesteld, wordt het personeel van de aangrenzende bedrijven/instanties en geïnteresseerden uitgenodigd voor een inloopbijeenkomst. Doel hiervan is kennis nemen van het ontwerp van de busbaan en van de mogelijke overlast van de eerste werkzaamheden.

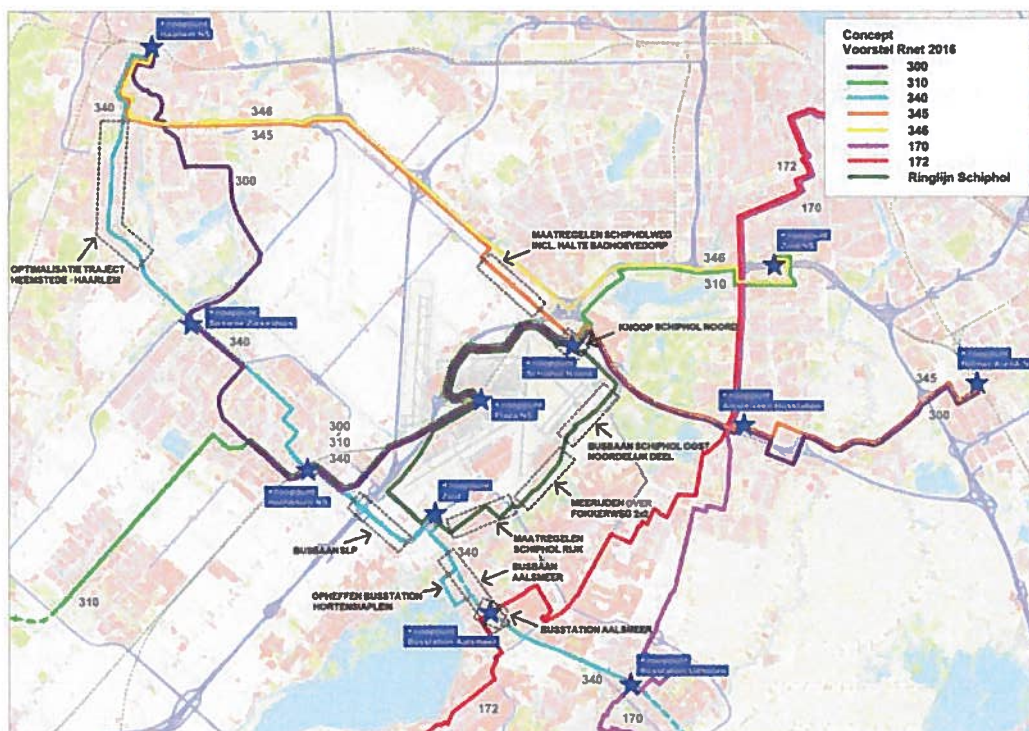
Communicatieplan

Aanleg HOV Schiphol Oost (noordelijk deel)

HOV-netwerk ten oosten van Schiphol

Periode: 2014 - 2016

Duur: 24 maanden



Figuur: schematische tekening van het beoogde (H)OV-systeem op Schiphol

Provincie Noord-Holland

Opdrachtgever:

Opgesteld door:

Communicatieadviseur:

d.d. 11 november 2014

Versie : 0.5

Inhoudsopgave

	Pag
1. Inleiding	3
2. Communiceren met derden: publieks- versus bouwcommunicatie	5
3. Organisatie van de communicatie	5
4. Doelgroepen voor communicatie	8
5. Kernboodschap	8
6. Risicoanalyse gericht op communicatie	8
7. Communicatiedoelstellingen	9
8. Strategie: communicatie rondom mijlpalen	10
9. Communicatietermijnen	10
10. Communicatiemiddelen	12
Bijlage1 Planning	15
Bijlage2 Communicatietermijnen per hindercategorie	17
Bijlage3 Producten/diensten & urenraming en kosten	18

1. Inleiding

Dit communicatieplan heeft betrekking op de geplande werkzaamheden aan het noordelijk traject van het project 'Hoogwaardig Openbaar Vervoer Fokkerweg – Schiphol Rijk (HOV Schiphol Oost).

Achtergrond

Provincie Noord-Holland start begin 2015 met de aanleg van een snelle busverbinding Schiphol Oost in de gemeente Haarlemmermeer. Met deze nieuwe snelle busverbinding versterkt de provincie het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) en wordt de bereikbaarheid in de regio verbeterd. De busverbinding is een belangrijke nieuwe schakel in de Ringlijn Schiphol. Het tracé HOV Schiphol Oost is in delen opgesplitst: het noordelijke en het zuidelijke deel. Er wordt gestart met het noordelijke tracé. Voor het zuidelijke deel zijn nog diverse studies noodzakelijk om tot een juiste tracékeuze te kunnen komen.

Nut en noodzaak

De busverbinding Schiphol Oost zorgt voor een betere bereikbaarheid voor reizigers en mensen die werken op en rond Schiphol. Op dit moment is het openbaar vervoer geen volwaardig alternatief voor de werknemers en bezoekers van Schiphol Oost. De busbaan is bijna drie kilometer lang en telt vier haltes. Met de ringlijn kan een rijtijdverkortung van 18 minuten worden gerealiseerd, waarvan 7 à 8 minuten op het noordelijk deel van HOV-Schiphol Oost. Naast de betere bereikbaarheid wordt een forse besparing op de exploitatie bereikt.

HOV Schiphol Oost

De vrije busbaan op Schiphol Oost is onderdeel van meerdere HOV-verbindingen van de Randstadnet (R-net). Met Randstadnet wordt een samenhangend openbaar vervoer netwerk binnen de Randstad gerealiseerd. De aanleg van de snelle busverbinding Schiphol Oost is een gemeenschappelijk initiatief van de gemeente Haarlemmermeer, Stadsregio Amsterdam, Schiphol en provincie Noord-Holland.

Voorkeursvariant

Het project kent een voorkeursvariant met een vrije busbaan (3,3 km lang) tussen de Hendrik Walaardt Sacréstraat, een ongelijkvloerse passage van de doorlaatpost op de Piet Guilonardweg en een vrije busbaan langs de Fokkerweg.



Planning

Het projectteam voert de werkzaamheden aan het noordelijk tracé uit in de periode 2015 - 2017.

Impact op de omgeving

De werkzaamheden aan de nieuwe busbaan hebben impact op de omgeving. Voor weggebruikers is de impact voor zover nu wordt geschat, beperkt. Zij kunnen doorgaans langs de werkzaamheden rijden/fietsen. De werkzaamheden zorgen voornamelijk voor bereikbaarheidsproblemen voor de werknemers en bezoekers van bedrijven die direct aan de nieuwe busbaan liggen. Communicatie is daarom vooral gericht op de eigenaren/huurders van de verschillende bedrijfspanden, de werknemers en bezoekers van de bedrijven die direct aan de nieuwe busbaan liggen en mensen die op Schiphol werken.

Fasering van de werkzaamheden

De werkzaamheden voor de aanleg van HOV Schiphol Oost houden onder meer in:

Fase 1:

- Herinrichting van de Brugstraat; (deze fase is afgerond).

Fase 2 (vanaf april 2015):

- Verleggen van kabels en leidingen trajectdeel 1; fase 2a (Schiphol coördineert en voert uit).
- Herinrichten van de parkeerplaats P-57.

Fase 3 (vanaf januari 2016):

- Verleggen kabels en leidingen deel 1; fase 2b.
- Verleggen van kabels en leidingen fase 3.
- Aanleg busbaan. trajectdeel 1.
- Ombouw Fokkerweg tot twee rijstroken met busbaan.
- Aanleg van de fly-over.

Beschikbaarheid busbaan dec. 2016- Oplevering gepland in januari 2017.

2. Communiceren met derden: publieks- en bouwcommunicatie

Publiekscommunicatie valt buiten de scope van het project. Publiekscommunicatie heeft als doel op uniforme wijze eenduidige informatie te verstrekken over het beleid (het belang van HOV-Oost voor de regio). HOV Schiphol Oost is onderdeel van Randstadnet (R-net). In de stuurgroep van mei 2013 is aangegeven dat de project-overstijgende communicatie door SRA opgepakt wordt. SRA maakt deel uit van de werkgroep communicatie HOV Schiphol Oost.

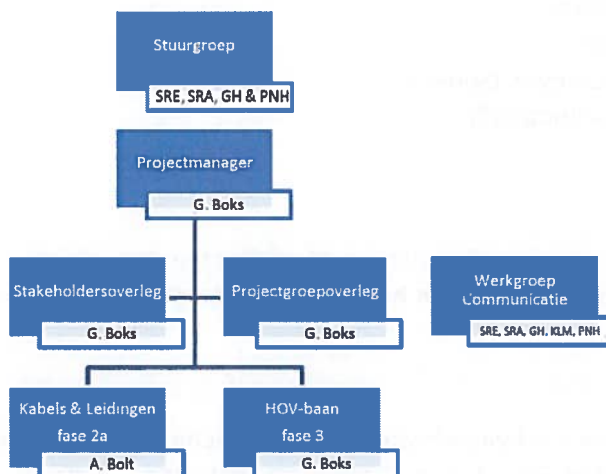
De provincie Noord-Holland is eindverantwoordelijk voor de bouwcommunicatie. Bouwcommunicatie heeft als doel van te voren en tijdens de uitvoering van het werk de doelgroepen te informeren over de werkzaamheden, de beleving daarvan, de planning et cetera. Beoogd resultaat van de bouwcommunicatie is een tevreden omgeving krijgen en behouden tijdens het werk.

De uitvoering van de bouwcommunicatie ligt bij de coördinerende uitvoerende aannemer. Voor fase 2a kabels en leidingen en herinrichting van p57 zal dit waarschijnlijk Heijmans zijn (de Europees geselecteerde aannemer vanuit Schiphol). De werkgroep communicatie zal vooraf in samenspraak met de PL vanuit Schiphol en de aannemer procesafspraken maken over de wijze waarop er over het project gecommuniceerd gaat worden.

Voor fase 3 worden de werkzaamheden belegd bij de door de provincie Noord-Holland geselecteerde aannemer (s). De provincie is voornemens om fase 3 als D&C aan te besteden. Dit betekent dat ook in deze fase de verantwoordelijkheid van de bouwcommunicatie bij de aannemer komt te liggen en de werkgroep communicatie vooraf de randvoorwaarden dient vast te leggen voor de wijze waarop de aannemer(s) moet(en) communiceren.

3. Organisatie van de communicatie

De realisatie van HOV Schiphol Oost kent voor de Ontwerp- en Realisatiefase een eigen projectorganisatie. Een goede onderlinge afstemming van de communicatie tussen stakeholders en aannemer is in de realisatie essentieel. PNH voert –als gedelegeerd opdrachtgever- het projectmanagement over het volledige project, en is in alle fasen van het project verantwoordelijk voor de projectcommunicatie.



Werkgroep communicatie

Eind 2013 is de werkgroep communicatie HOV Schiphol Oost opgericht, onder aansturing van de projectleider [naam]. Leden zijn naast provincie Noord-Holland – de communicatieadviseurs van Stadsregio Amsterdam, de gemeente Haarlemmermeer, KLM-groep en Schiphol Group. Schiphol Telematics is agendalid.

De werkgroep communicatie heeft de volgende opdracht:

- De werkgroep communicatie heeft een regierol voor de interne en de externe (Bouw)communicatie over HOV Schiphol Oost;
- Laat het communicatieplan vaststellen door de Stuurgroep en zorgt voor de uitvoering*;
- Zorgt voor de afstemming in de communicatie richting partners en de pers**;
- De werkgroepleden zijn verantwoordelijk voor het informeren van hun eigen achterban en stemmen de publiekscommunicatie af met hun eigen organisatie;
- Bij de provincie Noord-Holland zorgt een communicatieadviseur voor regievoering en afstemming over de communicatie. Zij neemt deel aan het projectteam om het onderdeel communicatie op de agenda te houden en te bewaken.

** Het organiseren van (publieks)evenementen, waaronder officiële openingshandelingen, is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de betrokken partners/stakeholders. De coördinatie ligt bij de werkgroep communicatie. De aannemer verleent indien mogelijk en passend binnen de werkzaamheden medewerking aan excursies en evenementen.*

***De provincie Noord-Holland verzorgt alle (pers)contacten met de media. Vragen van de media over het werk, de werkzaamheden of algemene vragen over het provinciale wegennet spelen de partners/stakeholders en de aannemer door naar de provincie die voor de verdere afhandeling zorgt.*

NB: Alle perscontacten met betrekking tot het Schipholtraject dienen vooraf afgestemd te worden met de afdeling persvoorlichting van Amsterdam Airport Schiphol.

De leden van de werkgroep communicatie zijn:

1. [naam] (PNH)
 2. [naam] (Schiphol)
 3. [naam] (SRA)
 4. [naam] (Haarlemmermeer)
 5. [naam] (KLM-groep) [naam] (Sodexo)
- Agendalid: [naam] / [naam] (ST)
- Opdrachtgever: [naam] (PNH)

De coördinatie van de uitvoering van dit communicatieplan en de ondersteuning van de projectleider ligt bij [naam]. Woordvoering is in handen van persvoorlichting provincie Noord-Holland.

Regie

In Fase 2 'functievrij maken' vinden diverse werkzaamheden plaats die Schiphol coördineert en laat uitvoeren. Daarom neemt Schiphol in Fase 2 de coördinatie/aansturing van de

communicatie op zich. Uiteraard in afstemming met de provincie en de hele werkgroep communicatie HOV Schiphol Oost.

Werkzaamheden

De werkzaamheden van de werkgroep communicatie bestaan onder andere uit:

- Opstellen, coördinatie en uitvoering communicatieplan HOV Schiphol Oost.
- Regievoering en afstemming over de communicatie.
- Deelnemen aan het projectteam om het onderdeel communicatie op de agenda te houden en te bewaken.
- Organiseren en verslaglegging werkgroep communicatie.
- Inrichten en onderhouden project website(s).
- Coördinatie van de communicatie rondom mijlpalen in de uitvoering.
- Organiseren van communicatie activiteiten: inloopmiddag, rondleidingen, etc.
- Ontwikkelen van communicatiemiddelen.
- Redactie (nieuws)brieven, artikelen en andere media.
- Afstemmen persvoorlichting in overleg met perswoordvoering, schrijven van persbericht bij mijlpalen.

4. Doelgroepen voor communicatie

De (bouw)communicatie richt zich onder andere op de volgende doelgroepen:

Externe doelgroepen

- a. Belanghebbenden:
Gemeente Aalsmeer en Amstelveen, Hoogheemraadschap Rijnland, KLM-Groep, Fokker Logistics Park, toekomstige reizigers op dit tracé, investeerders, nutsbedrijven (Gasunie, LVNL, Liander, Waternet (WRK), Ziggo, e.d.), omwonenden Oude meer en hulpdiensten (politie, brandweer, ambulance, marechaussee).
- b. Omliggende bedrijven en hun werknemers:
Schiphol Group als eigenaar van de meeste grond, hurende bedrijven op Fokker Logistics Park, Trafostation Zuideinde, eigenaren van panden op het bedrijventerrein en hun werknemers (zoals het Steigenberger hotel, KLM-Groep, Sodexo, Luchtverkeersleiding Nederland, bezoekers van WINGS) en bezoekers van bedrijven.
- c. Wegbeheerders en weggebruikers N231 (Fokkerweg) en N201:
Automobilisten (van en naar bedrijventerrein Schiphol), Reizigers OV, (brom)fietsers, scholieren, Connexxion, leveranciers.
- d. Intermediairs:
Lokale en regionale pers, bedrijvenverenigingen (en ondernemingsraden), belangenverenigingen als Rover, ANWB.

Interne doelgroepen

- a. Stadsregio Amsterdam (SRA).
- b. Schiphol Group.

- c. Gemeente Haarlemmermeer
- d. Projectgroep: Ingenieursbureau Witteveen & Bos, Nijmeijer en Mocking Milieuadvies, Heijmans, Schiphol Telematics.
- e. Provincie Noord-Holland: Beheer & Uitvoering, Grondverwerving, Infra projecten, Dagelijks Beheer, Verkeersmanagement, Ingenieursdiensten, Beleid VV, Milieu, Natuur Recreatie en Landbouw, en BSP (projectorganisatie, collega's realisatie).
- f. VerkeersCoördinatiePunt (VCP).
- g. Beslissers provincie Noord-Holland (gedeputeerde VenV, sectormanager B&U).
- h. Provinciale Staten.

5. Kernboodschap

De kernboodschap voor de communicatie over het project HOV Schiphol Oost is:

De provincie Noord-Holland, de Stadsregio Amsterdam, gemeente Haarlemmermeer en Schiphol werken aan hoogwaardig openbaar vervoer aan de oostzijde van Schiphol. De busverbinding zorgt voor een betrouwbare, frequente, snelle en veilige busverbinding. De HOV-verbinding Schiphol Oost wordt een belangrijke schakel in de ringlijn van Schiphol. Hiermee kan een rijtijdverkortening van 18 minuten worden gerealiseerd, waarvan 7 à 8 minuten rijtijdwinst op het noordelijk deel van HOV-Schiphol Oost. De verbinding gaat onderdeel uitmaken van een regionaal netwerk van snelle busverbindingen (R-net).

Opdrachtgever van de busbaan is de provincie Noord-Holland. De provincie voert de voorbereidende werkzaamheden voor het noordelijk deel in 2015 uit. De Busbaan wordt in 2016 aangelegd en zal als alles volgens planning verloopt in december 2016 in dienst worden genomen. Het beheer en onderhoud blijft bij provincie Noord-Holland.

Het project wordt mede gefinancierd door het Rijk, vanuit het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer (AROV) en het Uitvoeringsprogramma Productformule R-net (Exinh).

6. Risicoanalyse gericht op communicatie

Vernieuwingsprocessen gaan vrijwel altijd gepaard met hobbels en onvoorziene omstandigheden. Soms levert dit weerstand op uit onverwachte hoek die een risico vormen voor de belangrijkste lange termijn doelen: bijdragen aan een betere leefbaarheid, ruimtelijk-economische ontwikkeling en duurzame bereikbaarheid. De risico's bij de uitvoering van de werkzaamheden aan het noordelijk tracé worden in een risicodossier continu aangevuld en gemonitord. De werkgroep Communicatie brengt met behulp daarvan de belangrijkste risico's in beeld die communicatievragen met zich meebrengen zodat de werkgroep daarop kan anticiperen.

7. Communicatiedoelstellingen

De gezamenlijke projectdoelstelling van de betrokken partijen is het verbeteren van het hoogwaardig openbaar vervoer rond de luchthaven Schiphol. De doelstellingen van de communicatie behorend bij deze projectdoelstelling zijn:

Extern

Tijdig informeren over voorbereiding en uitvoering

- De omliggende bedrijven/instanties, hun werknemers en doorgaand verkeer weten dat Noord-Holland werkt aan HOV Schiphol Oost voor betere bereikbaarheid en in welke fase het project zit;
- Begrijpen het belang van een vrije busbaan in dit drukke gebied bij Schiphol en dat dit tijdelijk overlast met zich mee kan brengen;
- Zijn op de hoogte van de maatregelen, inclusief voortgang, mate van eventuele hinder voor de omgeving, successen en contactpersonen.

Consulteren

- In een Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie overleg (BLVC-overleg) dient de aannemer zijn werkzaamheden met de belangrijkste stakeholders af te stemmen en, wanneer van toepassing, de bijbehorende BLVC maatregelen te laten goedkeuren. Dit om de hinder zo veel mogelijk te beperken.

Interne doelgroepen

Kennis

- Interne doelgroepen en partners zijn inhoudelijk en procesmatig aangehaakt;
- Zijn op de hoogte van de huidige stand van zaken, de risico's, de successen en de laatste inzichten op het gebied van de implementatie;
- Zien hoe de regio met een oplossingsgerichte benadering komt tot het ontwikkelen van HOV Schiphol Oost;
- Zien de meerwaarde van HOV en de positieve effecten voor bereikbaarheid en economische vitaliteit;
- Hebben vertrouwen in de aanpak/proces, waardoor zij ambassadeurs worden van het project.

8. Strategie: communicatie rondom mijlpalen

De mijlpalen in dit project zijn de momenten om naar de omgeving te communiceren. De volgende mijlpalen zijn voor dit project te onderscheiden:

Mijlpaal	Wanneer
Definitief schetsontwerp	November 2014
Besluitvorming Provinciale Staten met aankondiging presentatie schetsontwerp	21 december 2014
Presentatie VO met inloop bijeenkomst	Februari 2015
Start werkzaamheden (fase 2- buiten) met officiële starthandeling	april 2015
Werkzaamheden (fase 3- Gunning Contract)	oktober 2015
Werkzaamheden (fase 3- buiten)	januari 2016
Start Exploitatie	december 2016
Oplevering	januari 2017

9. Communicatietermijnen

De provincie Noord-Holland heeft een nieuwe werkwijze, als het gaat om de infrastructurele projecten. De aannemer verzorgt verschillende taken waaronder de communicatie naar de omgeving. Voor fase 2 kabels en leidingen zou dit Heijmans zijn (de Europees geselecteerde aannemer vanuit Schiphol).

De aannemer(s)/Schiphol (?) stemt de bouwcommunicatie af met de interne partners (e.e.a. uiteraard na en in afstemming met de aannemer van Schiphol) en zorgt voor juist en tijdig informeren van de doelgroepen voor bouwcommunicatie over de werkzaamheden en de directe gevolgen daarvan voor die doelgroepen.

De werkgroep communicatie houdt de regierol. De provincie blijft communiceren vanuit haar eigen naam (eigen briefpapier, advertenties e.d.)

Communicatietermijnen voor het verstrekken van informatie: de 6, 4, 2 regel (zie bijlage 1)

Indien de aannemer voorziet dat de doelgroepen voor bouwcommunicatie hinder kunnen ondervinden van de werkzaamheden, meldt de aannemer dit ten minste zes weken voorafgaand aan de betreffende werkzaamheden aan de partners/stakeholders.

Ingeval er geen sprake zal zijn van verkeershinder, maar mogelijk wel van bouw- en omgevingshinder houdt de aannemer een communicatietermijn van in elk geval vier weken aan.

De aannemer verstrekt ten minste twee weken tevoren alle benodigde informatie over werkzaamheden (bijvoorbeeld in de vorm van een bouwbrief).



Om de start voor de aanleg te markeren, is op 19 oktober 2012 een bouwbord onthuld bij de Brugstraat door afgevaardigden namens provincie Noord-Holland, Stadsregio Amsterdam en Schiphol Real Estate.

10. Communicatiemiddelen

De werkgroep communicatie maakt bij de inzet van communicatiemiddelen zoveel mogelijk gebruik van bestaande middelen en –kanalen van de betrokken stakeholders. Bij de inzet van de middelen houdt de werkgroep er rekening dat onder de doelgroepen mensen zijn die in het Engels moeten worden aangesproken.

SITES:

A. Website

- Op de provincie Noord-Holland website wordt onder 'Projecten/Provincie aan het werk' een projectsite aangemaakt over de aanleg HOV Schiphol Oostzijde. Onder deze pagina's zijn de verschillende deeltrajecten, waaronder het noordelijk tracé te vinden.
- Provincie Noord-Holland website: tijdens de werkzaamheden aan het noordelijk deeltraject worden persberichten onder nieuws geplaatst op www.nhbereikbaar.nl.
- Op de websites van de gemeenten Haarlemmermeer en Aalsmeer en van Stadsregio Amsterdam worden berichten geplaatst over de werkzaamheden aan de busbaan.
- Website van Schiphol (intern en extern).

EVENTS:

B. Inloophbijeenkomst

Zodra de aanleg van de busbaan in een VO (voorlopig ontwerp) is vastgelegd en de aannemer voor fase 2a is aangesteld, wordt het personeel van aangrenzende bedrijven/instanties en geïnteresseerden uitgenodigd voor een inloophbijeenkomst. Doel hiervan is kennis nemen van het ontwerp van de busbaan en van de mogelijke overlast van de eerste werkzaamheden. Wellicht kunnen eventuele suggesties nog meegenomen worden (als dit niet zo is, moet dit vooraf duidelijk aangegeven worden).

C. Communicatie bij mijlpalen: start en eind van de werkzaamheden

Elk deeltraject kent zijn eigen directe omgeving, voor wie het belangrijk is om het afronden van een deel van de HOV-lijn te vieren. De viering van het behalen van een deeltraject hoeft niet groots gedaan te worden, dat kan bij de oplevering van het gehele tracé van HOV Schiphol Oostzijde. Maar elke deeltraject kan wel als een mijlpaal gezien worden, waarbij kan worden stilgestaan bij de samenwerking tussen de stakeholders en de omgeving die overlast heeft ondervonden van de werkzaamheden.

STRATEGISCHE/TACTISCHE MIDDELEN:

- #### D. Bij de Brugstraat is in 2012 een bouwbord geplaatst.

E. Aankondigingsborden:

Om de weggebruikers en gebruikers P57 te bereiken komen langs de N231 aankondigingsborden (strokenborden) te staan met de wegwerkzaamheden, alsmede een eventuele omleiding.

F. BLVC-overleg voor communicatie met o.a. hulpdiensten

Tijdens de werkzaamheden aan HOV Schiphol Oost gaan de dagelijkse zaken in de

nabije omgeving door. Daarom is van belang ervoor te zorgen dat de bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie gedurende de werkzaamheden gehandhaafd wordt, maar ook optimaal blijft. De aannemer organiseert met regelmaat een BLVC-overleg voor de hulpdiensten (politie, brandweer en ambulance), Schiphol en andere belanghebbenden zodat zij tijdig worden geïnformeerd over de geplande werkzaamheden en eventuele hinder en overlast voor de omgeving.

A. Rondleidingen

Incidenteel wordt een rondleiding georganiseerd, bijvoorbeeld voor de raad.

NIEUWSBRIEVEN / MEDIA:

B. Bestaande middelen (gericht op externe doelgroepen)

De papieren relatiebladen van de partners kunnen ingezet worden. Denk aan NH Kwartaal magazine, en het Regiojournaal van de Stadsregio waarmee de werkgroep communicatie de raadsleden van de gemeenten kan betrekken bij wat er gebeurt en het project wordt gelegitimeerd.

C. Digitale nieuwsbrief of bedrijvenbrief

Snel te produceren medium om omgeving met spoed op de hoogte te brengen, maar ook om omliggende bedrijven en hun personeel het belang te laten inzien van alle werkzaamheden. De bedrijvenbrief zorgt er voor dat de omgeving geïnformeerd blijft over de voortgang van de aanleg van de busbaan. Elk deeltraject heeft zijn eigen brief, maar bij elke brief kan gerefereerd worden aan het hoofdtraject Schiphol Oostzijde. (ook hier zal rekening worden gehouden met Engelstaligen)

D. Persberichten, advertenties en nieuwsberichten

Naast een persbericht bij mijlpalen worden incidenteel advertenties geplaatst om er zeker van te zijn dat informatie over de wegwerkzaamheden opgepakt wordt door de media. In InforMeer (gemeentenuws in h-a-h krant HCnieuws) kunnen berichten worden opgenomen over de ontwikkelingen (geen advertenties).

E. Artikelen in de (vak)pers

Bij bijzondere werkzaamheden wordt de (vak)pers actief benaderd.

F. Project e-mail

De provincie opent voor het HOV Schiphol Oost project een digitale postbus. Deze zorgt voor duidelijkheid bij de omgeving waar zij met hun vragen/opmerkingen naar toe kunnen en is eenvoudig naar buiten toe te communiceren. De digitale postbus wordt door de projectondersteuner van de provincie beheerd.

G. Fotoarchief en kaarten

Communiceren kan niet zonder beelden. Voor alle communicatiemomenten zal beeldmateriaal verzameld worden.

INTERNE MIDDELEN:

H. Interne middelen

De interne doelgroepen van de partners worden geïnformeerd via de reguliere interne communicatiekanalen van de partners, zoals intranet, interne nieuwsbrief e.d.

Planning op hoofdlijnen

Actie \ Maanden	Dec '14	1e kw '15	2e kw '15	3e kw '15	4e kw '15	1e kw '16	2e kw '16	3e kw '16	4e kw '16	1e kw '17
SITES:										
Website HOV Oost bij PNH										
Pagina op partnersites met link naar PNH										
EVENTS:										
Inloop bijeenkomst										
Mijlpalen vieren: start fase 2 buiten, gunning, fase 3, oplevering										
STRATEGISCH TACTISCH:										
Bouwbord										
Aankondigingsborden										
BLVC-overleg										
Rondleidingen										
NIEUWSBRIEVEN, MEDIA:										
Bestaande middelen										
Digitale nieuwsbrief / bedrijvenbrief										
Persberichten, advertenties, nieuwsberichten bij activiteiten en mijlpalen										
Artikelen in de (vak)pers										
Project e-mail										
Fotoarchief en kaarten										
INTERNE MIDDELEN										
B&U Nieuwsbrief PNH										
Interne middelen partners										

 Actie

Bijlage 1: Planning

DATUM/ MIJLPAAL	MIDDEL	DOELGROEP	INHOUD
Mrt – nov 2014	Afstemming communicatie-strategie/-plan	Werkgroep communicatie (communicatieadviseurs, Projectgroep, Stuurgroep	Overleg over inzet middelen stakeholders en externe doelgroepen
Nov 2014	Persbericht	Omgeving: omliggende bedrijven, weggebruikers, geïnteresseerden	Wanneer het project door GS is goedgekeurd.
Jan 2015	Webpagina	Algemeen, omliggende bedrijven en gebruikers	Projectbeschrijving, nut en noodzaak, planning
Jan 2015	Project e-mailadres (HOV-Schiphol Oost)	Omliggende bedrijven / weggebruikers in een straal van x km	Voor nadere informatie en feedback
Jan 2015	Aanpassen website provincie en info op websites van stakeholders	Omgeving	Informereren over aanleg busbaan, aankondiging
Jan 2015	Bericht in Nieuws uit het DB (SRA), e.a.	Omgeving: omliggende bedrijven, weggebruikers, geïnteresseerden	Wanneer het project door PS bestuurlijk is goedgekeurd.
Jan 2014	Persuitnodiging inloopbijeenkomst	Pers	Informereren over aanleg busbaan:
Jan 2014	Uitnodiging inloopbijeenkomst, bedrijvenbrief	Omgeving: omliggende bedrijven, weggebruikers, geïnteresseerden	- werkzaamheden - planning - bereikbaarheid
Jan/feb 2014	Advertentie in NH Dagblad en/of in lokale h-a-h bladen, Schiphol report Schiphol Regiojournaal	Omgeving: omliggende bedrijven, weggebruikers, geïnteresseerden	
Feb 2014	Inloopmiddag	Omliggende bedrijven, weggebruikers, geïnteresseerden	
Feb 2014	Nieuwsbrief Intranet Schiphol Airport (intern personeelsblad Schiphol)	Omliggende bedrijven	Informereren over laatste stand van zaken. Uitsdelen tijdens bijeenkomst
Feb 2014	Nieuwsbrief	Omgeving	Informereren over laatste stand van zaken
T.z.t.	Persbericht	Omgeving	Aankondiging start werkzaamheden
T.z.t 2015	Item op lokale tv 'werk	Omgeving	Informereren over

(voor start werkzaamheden)	aan de weg' Schiphol TV, Meer TV, AT5, RTV Noord- Holland e.a.		aanleg busbaan: - werkzaamheden - planning - bereikbaarheid
2015	Bedrijvenbrief	Omliggende bedrijven	Informereren over voortgang
T.z.t.	Viering met openingsmoment		Realisatie

Bijlage 2: communicatietermijnen per hindercategorie

Hinder categorie	Communicatietermijn (weken voor start uitvoeringswerkzaamheden)	Verplichte communicatie
A	4 weken Doorlopend 6 weken	Informatie aanleveren voor publiekscommunicatie Informeren omgeving (wegbeheerders e.d.) Aanmelden bij VCP
B	4 weken Doorlopend 6 weken 3 weken 2 weken	Informatie aanleveren voor publiekscommunicatie Informeren omgeving (wegbeheerders / stakeholders e.d.) Aanmelden bij VCP Vooraankondigingsborden Informeren omgeving (bouwcommunicatie)
C	6 weken Doorlopend 6 weken 3 weken 2 weken	Informatie aanleveren voor publiekscommunicatie Bespreken in BLVC overleg Aanmelden bij VCP Vooraankondigingsborden Informeren omgeving (bouwcommunicatie)
D	6 maanden Doorlopend 6 maanden 3 weken 2 weken 6 maanden	Informatie aanleveren voor publiekscommunicatie Bespreken in BLVC overleg Aanmelden bij VCP Vooraankondigingsborden Informeren omgeving (bouwcommunicatie) Afstemmen met stakeholders voor bouwcommunicatie
E	Direct	Contact met de Opdrachtgever, wegbeheerders en omgeving volgens het Calamiteitenplan zoals beschreven in VS2 artikel 3.6.2

Bijlage 3: Producten/diensten & urenraming en kosten

De kosten voor communicatie worden mede bepaald door:

- De mogelijkheden om gebruik te maken van bestaande middelen (en locaties) van de partners.
- Het aantal en de omvang van de communicatiemomenten (wel of geen opleveringsevenement).

Capaciteit

Voor de belangrijkste communicatieactiviteiten, zoals de inloopbijeenkomst in 2015, wordt een separaat plan van aanpak gemaakt met een nadere invulling van de urenraming en kosten voor communicatie.

Bij de communicatieadviseurs dient voldoende capaciteit beschikbaar te zijn. De inschatting van het gemiddeld aantal uren voor coördinatie/aansturing (PNH) is 6 uur per week en voor communicatieondersteuning door de partners 2 uur per week.

Naam overleg HOV Schiphol Oost
Locatie Haarlem, Houtplein 1.01 oost
Datum 14 november 2014
Tijdstip begin: 13:30 eind: 15:00

Uw contactpersoon

BEL/VV

Doorkiesnummer

Agenda

1|1

1. Opening en mededelingen
2. Verslag van 14 november 2014 (bijlage)
3. Afweging Fly Over (bijlage)
4. Discussie Fly Over (bijlage)
5. Voortgang en planning (bijlage)
6. Volgende vergadering
7. Rondvraag en sluiting

Afwegingsnotitie fly-over

(19 december 2014)

Inleiding

Na het besluit van de Stuurgroep om de variant met fly-over verder uit te werken, zijn er 5 alternatieven ontstaan. De alternatieven zijn ontstaan aan de hand van 2 (hoofd-) variabelen:

- de lengte van de fly-over (4 of 6 velden);
- de breedte van het weglichaam aan de noordzijde (talud en/of keerwand).

Deze zijn ontstaan omdat er vanuit de verschillende disciplines (K&L, verkeersveiligheid, ruimtelijke ordening) input is geleverd om het ontwerp in te passen in het gebied.

Deze notitie is tot stand gekomen met input vanuit Schiphol, Gemeente Haarlemmermeer, PNH, SRA en KLM. Het doel van deze notitie is een de voor en nadelen van de verschillende alternatieven te presenteren in samenhang met de kosten.

Stedenbouwkundige visie op het gebied en gebiedsontwikkeling

Binnen het huidige bestemmingsplan van Schiphol Oost is het gebied aangemerkt als stedelijk gebied. Schiphol is gebiedseigenaar en initieert mede ontwikkelingen in dit gebied. In het verleden heeft hier bebouwing gestaan, welke grotendeels in de afgelopen 10 jaar is gesloopt. Het gebied wacht op nieuwe ontwikkeling, mede afgestemd op –het tracé van de nieuwe HOV busbaan. Deze transformatie heeft tijd nodig en wordt vooral door de markt bepaald. Het is daarom niet exact bekend binnen welke tijd deze nieuwe ontwikkelingen plaats gaan vinden. KLM is in het gebied ten noorden van de busbaan de grootste gebruiker en is leiding met de ontwikkelingsplannen voor omliggende percelen. Zij huurt momenteel onder meer de grond van het aanliggende perceel 239. Dit perceel was tot 2007 bebouwd.

Het uitgangspunt is het gebied conform, de landelijke standaard, organisch te ontwikkelen. Dit impliceert dat de ontwikkelingsplannen van het gebied niet in detail bekend zijn.

Hierbij past een lang viaduct dat ervoor zorgt dat het gebied eronder en ernaast mogelijkheden biedt om het perceel onder andere landzijdig te kunnen ontsluiten en een zo groot mogelijk gebied –ook landzijdig- te kunnen ontwikkelen.

Een lang viaduct leidt voor de –belangrijke- begane grond functies tevens tot transparantie (doorzicht i.p.v. een blinde wand) wat voor klanten een belangrijke kwaliteit is.

Het gebied verliest juist kwaliteit en vrijheid van het grondgebruik en daarmee ook waarde door aanleg van een (lang) talud(s) omdat de ruimte van het talud verloren ruimte is. Ook zal de bebouwing alsmede de overige infrastructuur (voet- en fietspaden, expeditie, secundaire wegen) die in dat gebied komt, rekening moeten houden met het talud; vanwege de dichtheid van functies zal een wenselijke en goede inpassing hiervan niet meer mogelijk zijn. Een lang talud of keerwand belemmert ook het realiseren van interactie tussen gebouwen op verschillende percelen. Iets dat bij de gebouwen van KLM en/of derden (zoals LVNL) veelvuldig voorkomt en belangrijk is bij ontwikkelingen in dit gebied.

Een lang talud belemmert de zichtlijnen als er bebouwing plaatsvindt. Het gevoel van ruimte en openheid (transparant) ontbreekt dan. Iets dat voor de markt, de klanten van het gebied, het Stedenbouwkundig hoofdthema is in dit gebied. Daarop aansluitend is het beleid van Schiphol dat parkeren op de begane grond niet wenselijk is en is gekozen voor toegewezen gebieden

waar kan worden geparkeerd. Dit betekent dat op de begane grond al direct de kantoorfuncties beginnen en een dichte wand of talud hier ook belemmerend werkt. Daarbij wordt in de gebiedsontwikkeling op begane grond niveau nadrukkelijk gestuurd op levendigheid in de vorm van plintfuncties met daarbij voldoende openbare ruimte. Hiermee wordt mono functionaliteit en onaantrekkelijkheid voorkomen.

Door de toepassing van een talud worden deze beide functies en doelen meer beperkt.

Alternatieven

Alle alternatieven gaan uit van de volgende uitgangspunten:

- minimale doorrijhoogte van 4,60 m boven de rijbaan (rotonde);
- keerwand aan zuidzijde ten behoeve van K&L en watercompensatie;
- viaductvelden met een gelijke veldlengte van 23,5 m ten behoeve van esthetica en K&L;
- open constructie ten behoeve van esthetica;
- bij toepassing van keerwanden worden deze gerealiseerd als damwanden, vanwege de zettingsgevoelige ondergrond (terre armee is ongeschikt);
- bij toepassing van damwanden worden deze zo dicht mogelijk langs de verharding geplaatst, zodat er maximaal gronden beschikbaar zijn voor gebiedsontwikkeling.
- de kwalitatieve uitstraling (materialisatie) van de damwanden is als volgt:

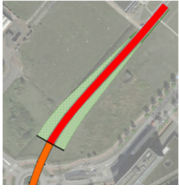





De volgende alternatieven zijn uitgewerkt met inbreng vanuit de disciplines ruimtelijke / stedenbouwkunde inpassing, wegontwerp / verkeersveiligheid en K&L:

0. overspanning van 4 velden, beide hellingen met grondtaluds;
1. overspanning van 4 velden, noordhelling met keerwand aan zijde PG-weg en grondtalud aan zijde OCC;
2. overspanning van 6 velden, noordhelling met keerwand aan zijde PG-weg en grondtalud aan zijde OCC;
3. overspanning van 4 velden, noordhelling met keerwanden aan beide zijden;
4. overspanning van 6 velden, noordhelling met keerwanden aan beide zijden.

De alternatieven zijn beoordeeld op de volgende criteria:

- grondbeslag: in hoeverre leiden de resterende oppervlaktes tot incurante en/of kleinere kavels, ook in relatie tot de vastgestelde rooilijn van SRE;
- gebiedskwaliteit: ruimtelijke / stedenbouwkundige kwaliteit, doorzicht en uitzicht (vanuit geplande bebouwing tussen PG-weg en busbaan), toekomstvastheid, flexibiliteit, bereikbaarheid voor nu en in de toekomst;
- kosten: realisatiekosten, beheerkosten, grondkosten.

De alternatieven worden beoordeeld zoals weergegeven in onderstaande tabel. De toelichting is opgenomen in de bijlage.

	Alternatief 0	Alternatief 1	Alternatief 2	Alternatief 3	Alternatief 4
 criterium 					
 Grondbeslag ➤ consequenties grondgebruik ➤ kavel PG-weg / houdbaarheid rooilijn	2635 --	1985 +	1800 ?? ++	1440 ++	1440 ++
 Gebiedskwaliteit	--	-	0	0	++
 Kosten ➤ Investeringskosten ➤ Beheer (NCW – 25 jr) ➤ grondwaarde verlies (direct) ¹ ➤ grondwaarde ² verlies begane grond ➤ Compensatie kosten grondhuur ³	█ █ █ █ █	█ █ █ █ █	█ █ █ █ █	█ █ █ █ █	█ █ █ █ █

1



Discussie

Zoals in de inleiding aangegeven is het feitelijk een keuze tussen 2 variabelen;

- de lengte van de fly-over (4 of 6 velden);
- de breedte van het weglichaam aan de noordzijde (talud en/of keerwand).

Verlenging van de fly-over en het plaatsen van een keerwand hebben het voordeel dat de gebiedsontwikkeling toekomstbestendiger is. Alle partijen zijn het eens dat vanuit het oogpunt van een optimale gebiedsontwikkeling in de toekomst alternatief 4 het meest wenselijk is. Vanuit het toekomstig beheer zou optie 0 het meest wenselijk zijn.

Het is daarmee geen inhoudelijke discussie maar een financieringsdiscussie. Uitgangspunt van het project is dat de busbaan sober en doelmatig aangelegd dient te worden. “Subsidiegelden van de BDU zijn bestemd voor sobere, doelmatige en functionele infrastructuur. Dit houdt in dat alleen datgene gesubsidieerd wordt dat echt noodzakelijk is voor een veilig en efficiënte doorstroming van het verkeer. Stedenbouwkundige ambities en architectonische wensen welke hogere projectkosten met zich meebrengen komen niet voor subsidie in aanmerking.”

PNH en SRA zien vooralsnog geen argumenten om af te wijken van "sober en doelmatig" en daarmee variant 0. Een langer viaduct is een investeringen in het gebied en dient ook op een zodanige manier gefinancierd te worden. Het is geen investeringen die voortkomt uit het project.

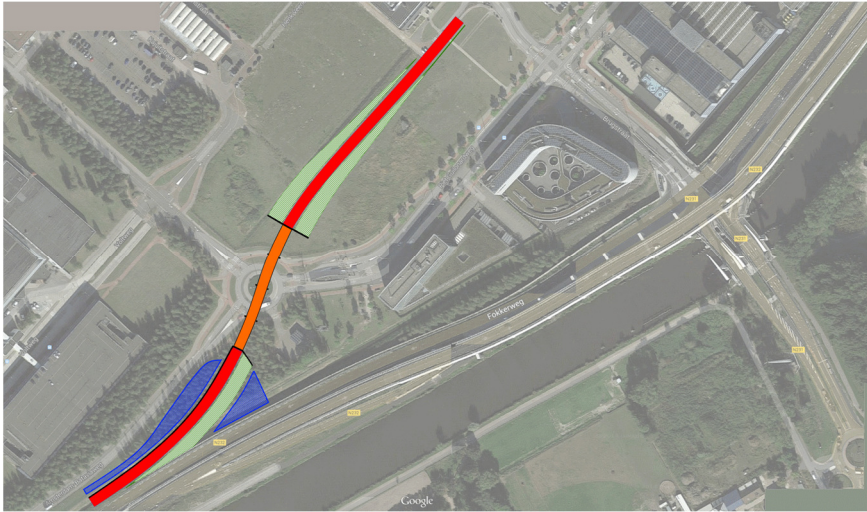
In de discussie binnen de projectgroep geven Schiphol en KLM aan dit een te enge definitie te vinden. SRA heeft eerder in de stuurgroep aangegeven ruimhartig te willen optreden maar gezien bovenstaande uitgangspunten een bijdrage van Schiphol te verwachten.

Schiphol en KLM zijn van mening dat alternatief 4 het beste is in te passen om de herinrichting van het gebied zo flexibel mogelijk te houden.

Alle partijen hebben aangegeven te streven naar een compromis.

Bijlage alternatieven;

Alternatief 0



Alternatief 0 is het 'technisch' alternatief waarbij wordt uitgegaan van een talud aan 2 zijden. De viaductlengte is rond de 95 meter. Gezien het feit dat er een groot beslag wordt gelegd op de kavel tussen de busbaan en de Piet Guilonardweg, lijkt dit alternatief niet realistisch.

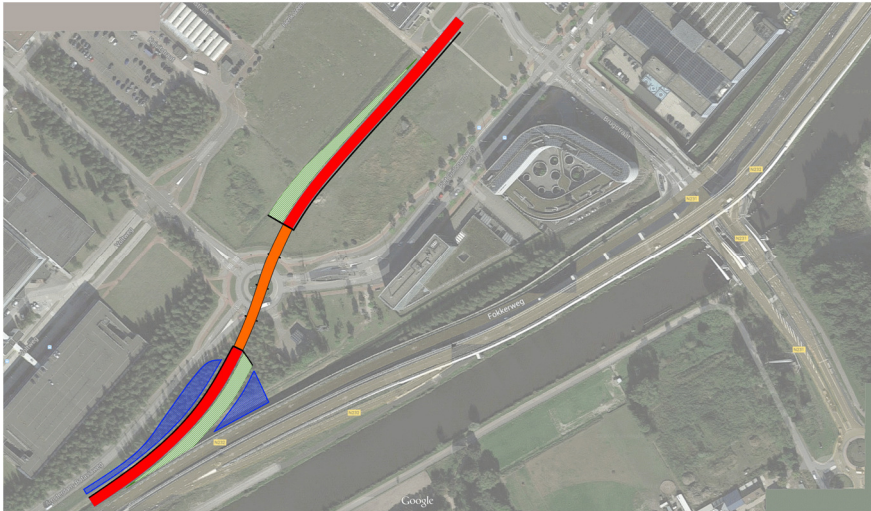
Beoordeling alternatief 0:

- grondbeslag:
 - (-) perceel 239 verliest 2635 m²;
 - (-) incurante kavel PG-weg vanwege rooilijn;
- gebiedskwaliteit:
 - (-) geen doorzicht / open karakter;
 - (-) niet toekomstvast met het oog op landzijdige koppeling naar westzijde busbaan;
 - Bereikbaarheid gebouwen in de toekomst beperkt (kleine doorsteek)
 - Geen consistente rooilijn
- kosten:
 - (+) lage realisatiekosten;
 - (+) lage beheerkosten.

Kosteninschatting alternatief 0:

- [redacted] realisatiekosten;
- [redacted] beheerkosten (25 jaar) bermen noordhelling;
- [redacted] schade Schiphol;
- [redacted] compensatie erfpacht.

Alternatief 1



In alternatief 1 wordt aan de zijde van de PG-weg een keerwand geplaatst, zodat de geplande rooilijn gehandhaafd kan blijven en de kavel courant blijft.

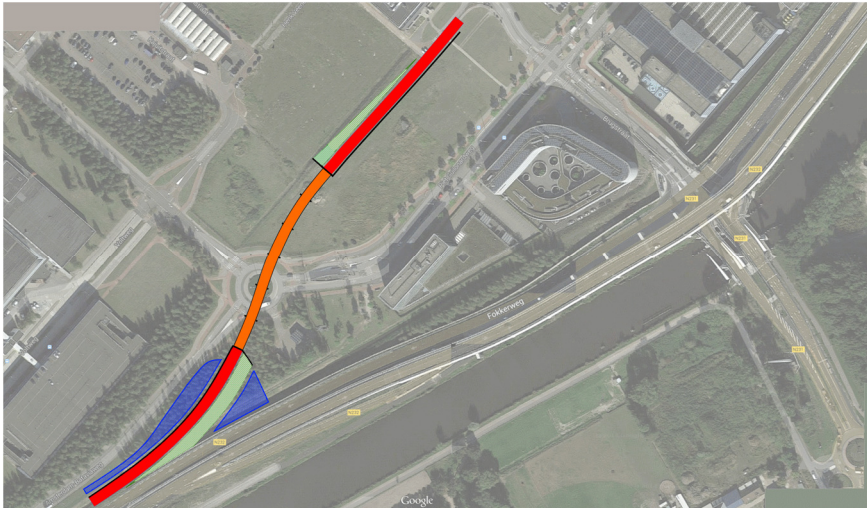
Beoordeling alternatief 1:

- grondbeslag:
 - (0) perceel 239 verliest 1985 m²;
 - (+) courante kavel PG-weg;
- gebiedskwaliteit:
 - (-) geen doorzicht / open karakter;
 - (-) niet toekomstvast met het oog op landzijdige koppeling naar westzijde busbaan;
- kosten:
 - (0) gemiddelde realisatiekosten;
 - (0) gemiddelde beheerkosten.

Kosteninschatting alternatief 1:

- [REDACTED] realisatiekosten;
- [REDACTED] beheerkosten (25 jaar) bermen noordhelling;
- [REDACTED] schade Schiphol;
- [REDACTED] compensatie erfpacht;

Alternatief 2



In alternatief 2 wordt aan de zijde van de PG-weg een keerwand geplaatst, zodat de geplande rooilijn gehandhaafd kan blijven en de kavel courant blijft. Bovendien wordt de viaductlengte vergroot met circa 45 m, tot aan het punt waar de doorrijhoogte 3m bedraagt. Hierdoor verbetert de ruimtelijke kwaliteit en toekomstvastheid en doorzicht van de kavel en het gebied.

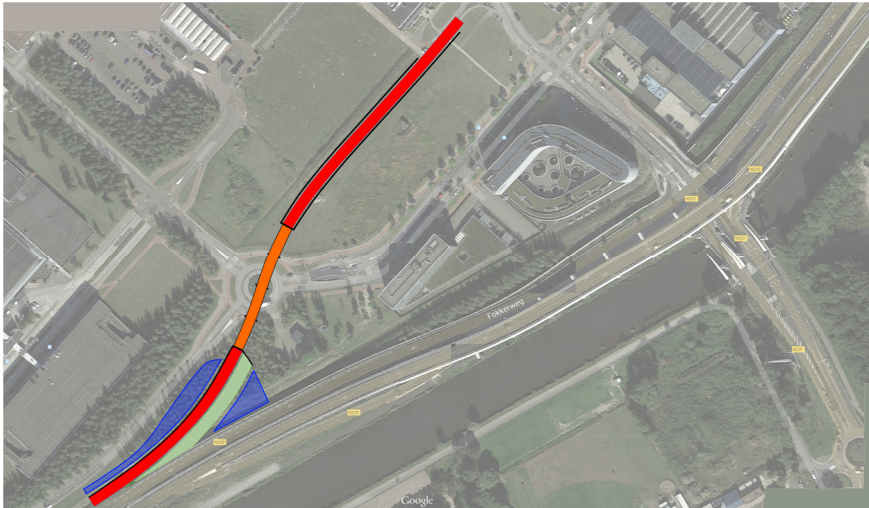
Beoordeling alternatief 2:

- grondbeslag:
 - (0) perceel 239 verliest 1800?? m²;
 - (+) courante kavel PG-weg;
 - (+) extra oppervlakte onder viaduct (meervoudig ruimtegebruik);
- gebiedskwaliteit:
 - (+) doorzicht / open karakter;
 - (+) toekomstvast met het oog op landzijdige koppeling naar westzijde busbaan;
- kosten:
 - (-) hoge realisatiekosten;
 - (-) hoge beheerkosten.

Kosteninschatting alternatief 2:

- [redacted] realisatiekosten;
- [redacted] beheerkosten (25 jaar) bermen noordhelling;
- [redacted] schade Schiphol;
- [redacted] compensatie erfpacht;

Alternatief 3



In alternatief 3 wordt aan beide zijden van de PG-weg een keerwand geplaatst, zodat de geplande rooilijn gehandhaafd kan blijven en de kavel courant blijft. Daarnaast ontstaat extra ruimte aan de zijde van OCC, zodat daar meer uitgeefbare grond is.

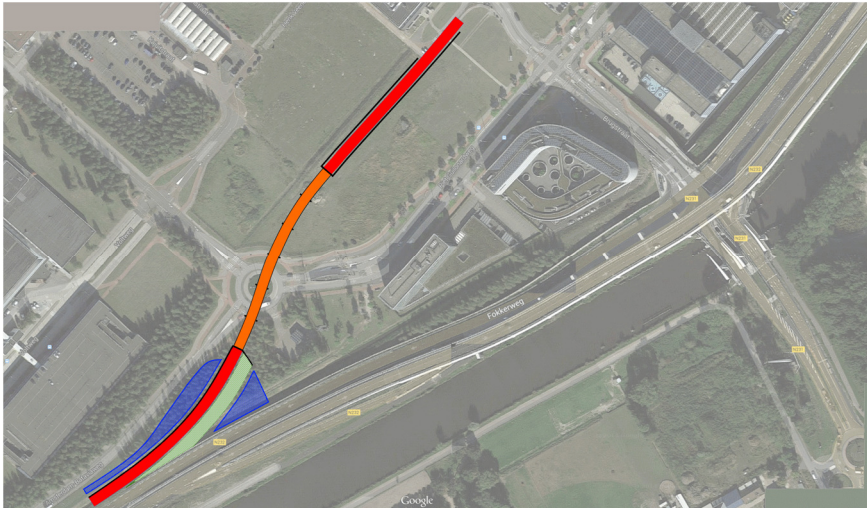
Beoordeling alternatief 3:

- grondbeslag:
 - (+) perceel 239 verliest 1440 m²;
 - (+) courante kavel PG-weg;
 - (+) extra uitgeefbare grond aan zijde OCC;
- gebiedskwaliteit:
 - (-) geen doorzicht;
 - (-) niet toekomstvast met het oog op landzijdige koppeling naar westzijde busbaan;
- kosten:
 - (-) hoge realisatiekosten;
 - (-) hoge beheerkosten.

Kosteninschatting alternatief 3:

- [REDACTED] realisatiekosten;
- [REDACTED] beheerkosten (25 jaar) bermen noordhelling;
- [REDACTED] schade Schiphol;
- [REDACTED] compensatie erfpacht;

Alternatief 4



In alternatief 4 wordt aan beide zijden van de PG-weg een keerwand geplaatst, zodat de geplande rooilijn gehandhaafd kan blijven en de kavel courant blijft. Daarnaast ontstaat extra ruimte aan de zijde van OCC, zodat daar meer uitgeefbare grond is. Bovendien wordt de viaductlengte vergroot met circa 45 m, tot aan het punt waar de doorrijhoogte 3m bedraagt. Hierdoor verbetert de ruimtelijke kwaliteit en toekomstvastheid en doorzicht van de kavel en het gebied.

Beoordeling alternatief 4:

- grondbeslag:
 - (+) perceel 239 verliest 1440 m²;
 - (+) courante kavel PG-weg;
 - (+) extra uitgeefbare grond aan zijde OCC;
 - (+) extra oppervlakte onder viaduct (meervoudig ruimtegebruik);
- gebiedskwaliteit:
 - (+) doorzicht / open karakter;
 - (+) toekomstvast met het oog op landzijdige koppeling naar westzijde busbaan;
- kosten:
 - (-) hoge realisatiekosten;
 - (-) hoge beheerkosten.

Kosteninschatting alternatief 4:

- [REDACTED] realisatiekosten;
- [REDACTED] beheerkosten (25 jaar) bermen noordhelling;
- [REDACTED] planschade Schiphol;
- [REDACTED] compensatie erfpacht;

Voorstel kostenverdeling meerkosten Fly-over

In de stuurgroep van 14 november jongstleden is afgesproken een SO voor één van de alternatieven voor de Fly Over op 19 december klaar te hebben. Daaraan vooraf gaat de keuze voor één van die alternatieven. In de stuurgroep heeft SRA aangegeven bereid te zijn (een deel van) de meerkosten van een duurder alternatief dan vanuit het perspectief van de HOV baan nodig is, mee te financieren, als ook Schiphol bereid is een bijdrage te leveren. Voor Schiphol is dat bespreekbaar.

Zoals in de afwegingsnotitie Fly - Over is geconstateerd zijn alle partijen het eens zijn dat vanuit het oogpunt van een optimale gebiedsontwikkeling van het gebied alternatief 4 de meeste mogelijkheden biedt. Onderschreven wordt ook dat Schiphol alle gronden ten behoeve van de busbaan 'om niet' ter beschikbaar stelt. Wel worden de kosten die nodig zijn om de grond beschikbaar te stellen vergoed (= afkoop van erfpacht/ restitutie huurinkomsten aan andere partijen dan Schiphol).

In de onderstaande tabel zijn de kosten voor de Fly Over samengevat (zie ook 'Afwegingsnotitie Fly Over'). De vergelijking is gemaakt tussen variant 4, de meest gewenste variant met het meest sobere alternatief, alternatief 0. De alternatieven 1,2 en 3 blijven buiten beschouwing. De directe meerkosten van alternatief 4 zijn [REDACTED]

Aanleg fly over, excl kwa	Alternatief 0	Alternatief 4	Vershil
Fly Over	€ [REDACTED]	€ [REDACTED]	€ [REDACTED]
Compensatie gronden	€ [REDACTED]	€ [REDACTED]	€ [REDACTED]
Beheer en onderhoud	€ [REDACTED]	€ [REDACTED]	€ [REDACTED]
Totaal aanleg Fly Over	€ [REDACTED]	€ [REDACTED]	€ [REDACTED]

Bij alternatief 0 neemt, vanwege de taluds, de hoeveelheid uit te geven grond af. Schiphol raamt hiervoor een bedrag van € 4 miljoen. Daarnaast geeft Schiphol aan dat er kwaliteitsverlies is voor het gebied, omdat het tracé op niveau 1 wordt gelegd. Schiphol raamt dat voor alternatief 4 op een bedrag van € [REDACTED] dat is [REDACTED] minder dan bij alternatief 0.

	Alternatief 0	Alternatief 4
Grondwaardeverlies ¹	€ [REDACTED]	€ [REDACTED]
Kwaliteitsverlies ²	€ [REDACTED]	€ [REDACTED]

Of Schiphol aanspraak zou moeten maken op deze vergoeding vanuit het project dient allereerst overeengekomen te worden. Immers ook voor Schiphol is het duurdere alternatief van een Fly Over een betere oplossingsrichting dan een gelijkvloerse variant. In de discussie is door Schiphol geen melding gemaakt dat zij de grondkosten vergoed zou willen zien en een vergoeding zou willen hebben voor het kwaliteitsverlies van de uit te geven kavels.

¹ Volgens opgave Schiphol, exclusief kwaliteitsverbetering als gevolg van de busbaan

² Idem

De stuurgroep wordt gevraagd richting te geven in deze discussie.

Stuurgroepnotitie Oversteekplaatsen busbaan P57

(19 december 2014)

Inleiding

Provincie Noord-Holland, SRA, Schiphol en KLM wensen een hoogwaardige busverbinding. Dit betekent snel, veilig, comfortabel en hoogfrequent vervoer met korte wachttijden, concurrerend met andere vervoerwijzen. Dit leidt tot een busbaan met een zo continu mogelijke doorstroming en zo min mogelijk kruisende relaties, zoals besproken in de stuurgroep van april en mei 2014.

Door de komst van de busbaan wordt parkeerterrein P57 gescheiden van de busbaan, en wijzigen de looproutes voor de circa 1.000 medewerkers en bezoekers die gebruik maken van P57 om (onder andere) de KLM-gebouwen 133, 101, 102 (Convair), 107 en restaurant Wings te bereiken (zie afbeelding 1).

Afbeelding 1. Situatie met busbaan, leidend tot 360 m tussen oversteekplaatsen



In de stuurgroep van 3 maart 2014 is de oversteekbaarheid van de busbaan op P57 behandeld. De stuurgroep heeft onderkend dat door de aanleg van de busbaan de toegankelijkheid van de kantoren en recreatiefaciliteit verslechtert en dat hiervoor een adequate oplossing gevonden dient te worden. Tot op heden was dit echter niet gelukt, omdat:

- een solitaire gelijkvloerse oversteek voor de provincie niet acceptabel is vanwege veiligheid en busdoorstroming;
- een ongelijkvloerse oversteek voor Schiphol en KLM niet wenselijk is vanuit ruimtelijke en landschappelijke inpassing, sociale veiligheid en comfort / gebruikswaarde.

Recent is het beleid van de provincie echter gewijzigd. Door de gemeente Haarlemmermeer is een onderzoek uitgevoerd naar een gelijkvloerse solitaire oversteek ter hoogte van de Spicalaan te Hoofddorp. De uitkomsten van dit onderzoek hebben ertoe geleid dat de provincie een solitaire gelijkvloerse oversteek acceptabel acht onder de voorwaarden dat:

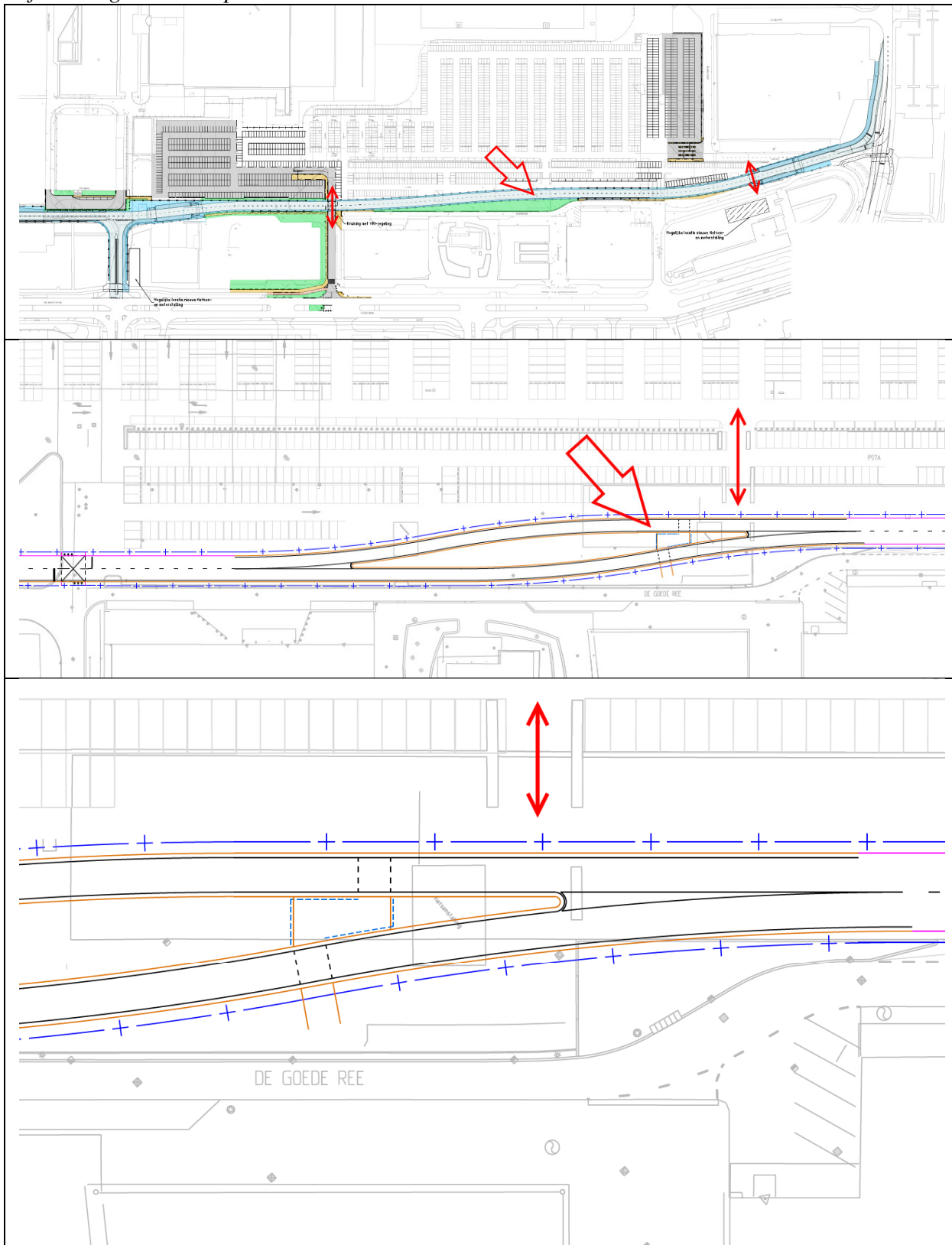
- het een ongeregelde oversteek betreft;
- de oversteek gefaseerd plaatsvindt, met voor de voetgangers een ‘rustpunt’ in de tussenberm;
- voetgangers goed zicht hebben op het busverkeer middels ‘een knik’ in de tussenberm.

De projectgroep heeft in december een uitwerking gemaakt van een dergelijke oversteek bij P57. In deze notitie zijn het ontwerp en de inpassing van deze oversteek kort toegelicht, met als doel te komen tot vaststelling van het ontwerp en integratie in de projectscope.

Ontwerp oversteek

In afbeelding 2 is de uitwerking van het ontwerp weergegeven.

Afbeelding 2. Ontwerp oversteek



Locatie oversteek

De locatie van de oversteek is gebaseerd op de onderlinge afstand van oversteekplaatsen en de parkeervakkenstructuur van P57 (zie afbeelding 2a). Omwille van beide redenen ligt een oversteek zover mogelijk naar rechts in afbeelding 2c voor de hand.

Het is ook mogelijk om de oversteek verder naar links te schuiven, aansluitend op het voetpad noordelijk van Wings, indien Schiphol/KLM aangeeft dat dit gewenst is vanuit gebiedsinrichting. Voor het functioneren van de busbaan heeft dit geen consequenties, en tevens hoeven er geen parkeervakken te vervallen. De oversteek schuift hierdoor dichterbij de oversteek bij Goede Ree, waardoor de afstand tot de oversteek bij bushalte Oostgat groter wordt.

Veiligheid

Voor de veiligheid van de oversteek spelen 2 elementen een rol:

- zicht van voetgangers op busverkeer
- geconcentreerde voetgangersstroom

Het busverkeer heeft voorrang op de overstekende voetgangers. Om het zicht van de voetgangers op het busverkeer te bevorderen, wordt een S-vormige oversteek gerealiseerd. Op deze wijze hoeven voetgangers niet opzij te kijken om de bussen te kunnen zien naderen.

Om onverwachte verkeerssituaties te vermijden, moet de voetgangersstroom zoveel mogelijk geconcentreerd worden. Daarom wordt een hekwerk langs de busbaan (buitenzijde) en het voetpad (tussenberm) geplaatst, behalve op de punten waar oversteken gewenst is. Daarom is een hekwerk nodig dat niet-legitiem passeren bemoeilijkt. De provincie stelt voor het standaard hekwerk, zoals dat langs de gehele busbaan op het noordelijk trajectdeel wordt aangelegd, toe te passen. Dit is conform de provinciale standaard R-net (zie afbeelding 3) en heeft een hoogte van 1,20 m.

Afbeelding 3. Voorgesteld hekwerk langs voetgangersoversteek



Ontwerptechnische uitgangspunten

Voor het ontwerp zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- boogstralen $R = 300$ m, conform ASVV toepasbaar bij 50 km/h met tegenverkanting;
- toepassing van tegenverkanting, zodat afwatering naar de buitenzijde mogelijk is en daarnaast de snelheid van het busverkeer beperkt blijft;
- breedte eenstrooks busbaan 4,0 m conform Generiek PvE HOV;
- breedte voetpad 3,0 m;
- haakse oversteken;
- afstand tussen busbaan en hekwerk conform ASVV direct achter trottoirband.

Voorstel

De stuurgroep wordt verzocht in te stemmen met het getoonde ontwerp voor de solitaire gelijkvloerse voetgangeroversteek bij P57 en de kosten voor rekening van het project te nemen. **Dit voorstel kan de goedkeuring dragen van zowel Schiphol als KLM.**

Voortgangsnotitie

(19 december 2014)

Inleiding

Deze voortgangsnotitie is geschreven ten behoeve van de stuurgroep 19 december 2014 en geeft de huidige stand van zaken weer en vraagt op aantal punten een besluit.

Besluitvorming.

(zie ook meegestuurde planning).

- 15 december is Provinciale Staten akkoord gegaan met het project. Daarmee is de provinciale inbreng gegarandeerd en een bedrag van ██████ gereserveerd (excl. Kosten Brugstraat)
- 5 december is bij de Stadsregio het verzoek ingediend het project (fase 2 en 3) op te waarderen van de planstudiefase naar de planuitvoeringsfase. Het besluit tot opwaarderen ligt op 15 januari voor in het DB. Op 9 Januari zal de subsidie voor de uitvoeringsfase fase 2 worden aangevraagd bij de Stadsregio. De besluitvorming hierover in het DB zal op 19 februari plaatsvinden.
- De gemeente Haarlemmermeer heeft nog geen formeel besluit genomen om een bijdrage te verlenen aan de opwaardering van het fietspad op de Fokkerdijk. De Gemeente wordt wel gevraagd in februari formeel aan te geven dat zij garant staat voor een eigen bijdrage van ██████ Dit bedrag is exclusief eventuele saneringskosten waarvan vooraf overeenstemming moet zijn welke partij hiervoor verantwoordelijk kan worden gesteld.
De overige bijdrage aan het fietspad wordt door de provincie NH rechtstreeks verrekend met de Stadsregio.
- KLM heeft positief gereageerd op het totale ontwerp. Zij zijn verheugd dat het mogelijk is om P57 gelijkvloers te laten kruizen. Zij zullen het ontwerp in januari ter toetsing aanbieden aan de interne veiligheidsorganisatie.
- Coöperatieve vereniging Anthony Fokker Logistics UA is akkoord met het ontwerp. M.b.t. de kosten voor het verbinden van de bushalte met FLP terrein geeft de coöperatie aan dat zij reeds een bijdrage aan de gemeente heeft betaald voor de “versterking van het openbaar vervoer aan de oostzijde van Schiphol”. Momenteel wordt nagegaan of deze bijdrage voorziet in de kosten.

Totale projectkosten

	1-11-2014	19-12-2014
Werkzaamheden Brugstraat	€ ██████	██████
Totaal fase 1	€ ██████	██████
Civiele werkzaamheden P57	€ ██████	██████
Kabels en leidingen nabij P57	€ ██████	██████
Vat kosten scopewijzigingen	€	██████

Overdracht scope HW weg			
Totaal fase 2	€		
Aanleg busbaan Schipholterrein	€		
Aanleg busbaan Fokkerweg	€		
Fly-over	€		
Kabels en leidingen nabij rotonde en langs Fokkerweg	€		
Compensatie gronden	€		
Vat kosten scope wijzigingen			
Totaal fase 3	€		
Totaal project	€		

De belangrijkste wijzigingen in de projectkosten komen voort uit;

- Fase 2 in de nadere detaillering [REDACTED] lager uitvalt.
- De aanleg van de busbaan voor de Fokkerweg hoger uitvalt als gevolg van de voorlopige resultaten van het NGE onderzoek. Dit onderzoek geeft aan dat we een duurdere uitvoeringstechniek moeten toepassen.
- De bouwkosten van de Fly Over lager uitvallen agv slim ontwerpen. De compensatiekosten lijken echter wel hoger uit te vallen.

Belangrijk is ook op te merken dat in de tabel een eerste inschatting is gegeven van de VAT kosten agv de scopewijziging AB- Weg naar Fokkerweg. De kosten zijn door Schiphol onderbouwd maar de laatste versie hiervan is nog niet SRA en de PNH beschouwd. Eerdere beschouwing gaven geen aanleiding om te twijfelen aan deze bedragen. De kosten van de provincie zijn een eerste inschatting.

SRA wordt verzocht aan te geven op welke wijze deze kosten worden verrekend.

Uitwerking fase 2.

Schiphol heeft in de afgelopen periode fase 2 verder uitgewerkt tot een DO niveau met de daarbij behorende raming. Een eerste versie is met SRA en de PNH besproken.

De belangrijkste conclusies zijn;

- Alleen de aanpassing van het Hemel water afvoer is door Schiphol aangegeven in aanmerking te moeten komen voor een eigen bijdrage [REDACTED]
- Er lijken verder geen werkzaamheden begroot te zijn die als kwaliteitsverbetering aangemerkt moeten worden.
- Er zijn een aantal vragen aan Schiphol gesteld over kostenniveaus en hoeveelheden. Schiphol en haar aannemers werken dit uit.

De definitieve raming waarbij de kengetallen zijn opgenomen in de bovenstaande tabel is door Schiphol 18 december aangeleverd. Qua tijd is het niet gelukt om deze te valideren en om te zetten naar een kostenverdeling. In de eerste week van Januari zullen SRA, PNH en Schiphol hier gemeenschappelijk uitsluitsel over geven. Schiphol verwacht met de huidige scope dat het VAT percentage uit op [REDACTED]. Het verschil is een bedrag van [REDACTED]. Schiphol geeft aan dat dit bedrag niet concreet aan één scopewijziging is toe te wijzen maar aan diverse oorzaken zoals de verkleining van de scope van fase 2.

Voorgesteld wordt om de ramingen ambtelijk te bespreken en met een voorstel richting de stuurgroep te komen.

Deze raming zal de basis zijn voor de subsidieaanvraag van Schiphol aan PNH en van de PNH aan SRA. Deze laatste aanvraag zal 9 Januari bij SRA ingediend worden zodat de huidige planning gehandhaafd zal blijven.